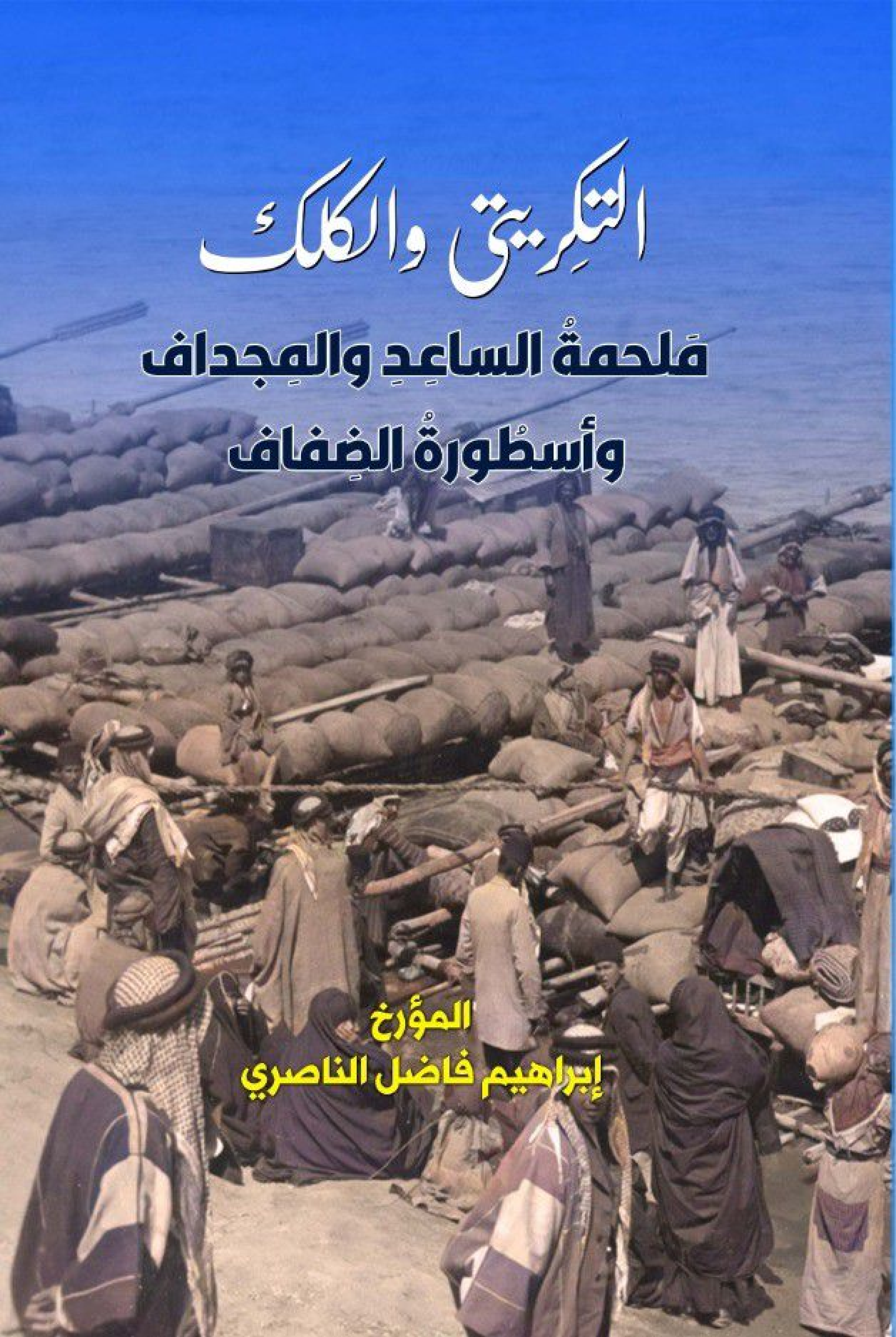

التكريتي والكلك
مَلحمةُ الساعِدِ والمِجداف
وأسطُورةُ الضِفاف
المؤرخ
إبراهيم فاضل الناصري

التكريتي والكلك

ملحمة الساعــد والمجداف

واسطورة الضفاف

التكريتي والكلك

ملحمة الساعد والمجداف

وا٬سطورة الضفاف

المؤرخ

ابراهيم فاضل الناصري

٢٠٢٣مـ

- **اسم الكتاب:**

التكريتي والكلك ملحمة الساعد والمجداف

واسطورة الضفاف

- **المؤلف: إبراهيم فاضل الناصري**

- **الطبعة: بغداد ٢٠٢٣م**

صلاح الدين – تكريت – حي الزهور / ٠٧٧١٠٦٥١٩٦٨ /٠٧٧٠٨٣٦١٩٢٦ ٠٧٨٠٦٣٩١٢٤٩

Osama196767@gmail.com

alabdae2013@gmail.com

رقم الإيداع الدولي ISBN: 9789922979687

- **الغلاف والإخراج: رياض الجابر**

طبعة جديدة مهذبة ومزيدة

بغداد٢٠٢٣م

بسم الله الرحمن الرحيم

يَا أَيُّهَا الْإِنسَانُ

إِنَّكَ كَادِحٌ إِلَىٰ رَبِّكَ كَدْحًا

فَمُلَاقِيهِ

صدق الله العظيم

تقديم

كلك، اكلاك، كلاكين، اسكي كلك، كلكن،كلاكة، كلكجي؛
مصطلحات مشتقة من الكلك الذي ارتبط مهنيا لمئات بل لاف السنين بمدينة تكريت، فدخل بحياتهم الاجتماعية، والاقتصادية، والثقافية، والتاريخية٠
والعمل بالاكلاك قد جعل المجتمع التكريتي مثقف بشكل عام رغم صغره، ولان متطلبات هذا العمل يحتاج الخروج الى مدن وبلدات ومجتمعات مغايرة، فلقد عرف التكارتة اللغة الكردية والتركية وتعرفوا على المجتمع البغدادي، والموصلي، والكردي، والديار بكري ونقلوا هذه الثقافات الى مجتمعهم٠
وظروف هذه المهنة كانت قد اكسبتهم صفات: الصبر والجد وحب المغامرة والقناعة والامانة التي وصفوا بها بزمن يمدح بها قطاع الطريق.
وكان لمدينة تكريت نصيب وافر من التدمير التيموري١٤٠٠م، ولولا تقديرات الله سبحانه وتعالى لطويت صفحت المدينة، ولأصبحت من الماضي، لكنها بعثت من الرماد لتستأنف الحياة، وتحتكر العمل بالاكلاك لأكثر من ٤٠٠عام٠ ولكن لكل بداية نهاية ونهاية الاكلاك في خمسينات القرن العشرين، بعد المباشرة في سدة سامراء، تاركتا ورائها بعض التأثيرات التي لانزال نتداولها، ونذكر اهمها:
_ اسكي كلك وهي المنطقة التي كان يشد بها الكلك٠
_ كلاك لقب اختص به اهل تكريت حصرا٠
_ شد كلك مثل يطلق على شئ لا يدوم الا قليل لان الكلك يشد ليفتح ويباع بعد عدة ايام٠
_ اللهجة البغدادية والموصلية كلاهما حاضرة في مدينة تكريت٠

الا ان هذه التأثيرات في طريقها للزوال هي الاخرة، وستصبح من الماضي٠
لذلك ما انفك مثقفي اهل المدينة من تدوين هذه المهنة وذكرها في مقالاتهم وابحاثهم لتخليدها الى الاجيال القادمة٠
وكان للباحث المؤرخ ابراهيم فاضل الناصري الدور الايجابي في جمع شتات المعلومات من الابحاث والمقابلات الفردية، لغرض تدوينها، بعد ان غادرتنا اجيال من عملوا بهذه المهنة او شاهدوها٠
وقد عرض علي المؤرخ الاستاذ ابراهيم فاضل هذه الدراسة التي جمعت ووثقت ما تحصل لديه من معلومات في موضوع الكلك واهل الكلك وتمت مناقشة بعضها معا، والطلب منه بتشذيب بعضها الاخر، كما والطلب منه بربط بعض الحلقات المفقودة، وان لا يترك شاردة الا يذكرها، فان كانت مصادر المعلومة مبذولة اليوم، فغدا لاتوجد٠ لذلك لم يقصر في طرح أصغر المعلومات، وحتى بعد ان أكمل المسودات لايزال يضيف ويعيد المعلومات٠
وقد يضجر المطلع من التفاصيل المتكررة لديه، ولكني اؤكد انه سوف يأتي يوما تلومنا الاجيال لعدم اهتمامنا في نقل تفاصيل هذه المهنة وتوثيقها.
كل التوفيق للباحث المؤرخ كتابه هذا الذي سوف يسد فراغا بهذا المضمار.

المؤرخ
عامر حمزة البراك

التمهيد

انطلاقا من كون (النقل) ظاهرة بشرية ذات تأثير ايجابي في تمكين اي مجتمع من حيازة مقدرات ديمومة بقاؤه ورفاهية معاشه، ومن ثم استقراره عبر تاريخ تمدنه، مثلما هي ذات اثر حيوي في تأسيسه لمدنيته التي يحلم بقيامها، يأتي هذا الكتاب (التكريتي والكلك) الذي يبحث في واسطة (الكلك) بصفتها وسيلة نقل نهرية ازلية القيام كانت قد شكلت في تاريخها الممتد ظاهرة اجتماعية ذات قيمة مهنية حيوية وسمعة اجتماعية معتبرة في الموروث الشعبي العراقي، متخذا (المجتمع التكريتي) انموذجا في اعتماد هذه الوسيلة كمبتدع شعبي حضاري، وفي تعاطي امتهان ملاحتها حد الاحتكار على طول حوض دجلة الاعلى.. ويتناول مضمون هذا الكتاب عدة محاور، منها اعطاء نبذة عن اهمية النقل النهري في العراق حيث يكرس للحديث عن وسيلة الكلك كأداة نقل نهرية، تاريخها ومهاد نشاطها واهميتها. ومنها الحديث عن دور المجتمع التكريتي السالف وأثرهم في امتلاك هذه الواسطة وتسييرها وملاحتها بتفرد ومهنية في وادي دجلة الاعلى ومنها كذلك الحديث عن شواهد ومشاهد تاريخية وتراثية تجسد الدور والاثر للفرد التكريتي في ملاحة هذه الواسطة كأداة مهنية وتجارية واستكشافية، وفي تأسيسه لان تكون في وجدانه الجمعي كظاهرة اجتماعية ذات اهمية مع الاشارة من خلال السرد الى ان هذه الوسيلة النهرية العتيقة كانت قد شكلت الهوية المهنية لـ التكارتة.

المــــؤرخ

ابراهيم فاضل الناصري

البشرية وظهور وسائط النقل:

يشكل مفهوم النقل بشكل عام عاملا محوريا وحيويا في حركة تشكّل الحضارة الانسانية في اي بيئة من بيئات انبثاقها وازدهارها واستمراريتها، لأنها تكون عاجزة من تمددها من دون النقل. اذ أدرك الانسان الحالم بإنماء الحياة ورقيها ان نجاحه يتطلب وسائط حركة والامر مرهون بإيجادها او ابتداعها، لان تمدنه انما مرتبط لا بل هو مشروط بوجودها. وهكذا اضحى النقل لهذا الانسان يشكل امر ضروريا مثلما يعد جزءا من ديناميكية وفاعلية نشاطه وعلى ذلك كانت البداية في ابتداعه لوسائط ارضية ابتدأها بالواح صار يجرها على اليابسة ثم ما فتيء ان وسّع من حالة تفكيره ليشمل باهتمامه الانهار ما جعله يبتدع من الوسائط التي يتعامل بها معها فيجمع في توجهه المجالين وبمرور الزمن تمكن من التوصل الى ابتكار وسائط نقل اكثر راحة واكثر فاعلية في البر وفي البحر معا ثم بمرور المراحل والعصور التاريخية اصبحت عملية النقل عنده لها آليات اكثر تعقيدا ونضجا، فكانت هنالك وسائط برية وكانت هنالك وسائط نهرية وكان لكلا منهما فن ملاحة خاص به، سيما وان النقل في المجال الاول قد جعله يهتدي الى ابتكار العربة ذات الفضل والاثر في تطوير ثم نهضة الزراعة التي مهدت له حالة الاستقرار التي حفزته على قيام الصناعة التي بها طفق في عمارة الحياة. وهكذا قد صارت الحياة التي ترنوا الى السمو نحو التقدم تمتلك وسائط مواصلات بنوعين هي الوسائط البرية والوسائط النهرية.

البشرية وفن ملاحة الانهار:

لقد وعى الانسان الرافديني فن الملاحة النهرية اي التنقل والشحن عبر الانهار منذ قدم تمدنه، وغدت وسائط هذا المجال هي الاكثر تفضيلا عنده، توخيا للأمن وللتقليل من النفقات ولا غرو من انه بواسطة جوب الانهار قد تمكن من سبر الانحاء المشكّلة لعالمه كما وتمكن من نقل حمولاته[١].

وقد كانت لظروف البيئة التي ينتمي اليها أثرها الكبير في تشكيل الكثير من الظواهر الحياتية والخصائص المجتمعية عنده، لذا فقد كان لوقوع الامكنة التي يقطنها على الانهر الاثر في دفعه نحو تطويع تلك الانهار وروافدها لاستخدامها كشرايين للنقل والتنقل عنده، ما جعل مجموع الممكنات والمعطيات النهرية وملاحتها هي الادوات الفضلى لديه على مدى طويل. ولما كانت بلدات اعالي حوض دجلة بشكل عام ومدينتا تكريت والموصل بشكل خاص من بين ابرز الامكنة المتحفزة اقتصاديا في الخارطة الديمغرافية للعراق، فقد جنح اصحاب النشاط التجاري فيهما نحو اعتماد النقل النهري ومالوا اليه ثم قدموا وسائطه على غيرها من الوسائط، ولقد كان الكلك من ابز تلك الوسائط ، ولكون ان الكلك هو الواسطة النهرية الاقرب الى النفوس فقد اختير دون غيره ولا شك في الامر، فقد كان يعد من اهم واسهل واقدم وسائل النقل النهري[٢] في العراق عبر تاريخه وتراثه التجاري الزاخر، بل ان

---

[١] . ياسر هاشم الحمداني، وسائط النقل في العراق القديم، ص٧١

[٢] . لقد امدتنا عملية البحث الموضوعي عن انواع وسائط النقل والتنقل والشحن لدى اجدادنا بمعلومات مهمة عن انواع واشكال وسائط النقل النهري والبحري القديمة من التي كانت متداولة وفاعلة في منطقتنا وجغرافيتنا ولتعزيز البحث بالموضوعية سوف نذكرها وهي: القوارب، السفن الصغيرة، القفف، الاكلاك، القرب المملوءة بالهواء.

هذا الكلك كان يعد همزة الوصل ما بين ماضي الملاحة النهرية وبين سكان اعالي وادي دجلة والفرات، حيث انه بوجوده انما عاصر اكتشاف الانسان لركوب الانهار والنزول في تيارها الى حيث يريد بسبب كونه وسيلة بسيطة الاعداد غير معقدة التكوين ولا باهظة الاثمان ولا نادرة المواد بل ان عملية صناعته لا تكلف الا بعض الجهد والوقت وبعض المواد المتوافرة محليا. وهكذا كان ابتكار (الكلك) منذ عهد مبكر في تاريخ بلاد الرافدين وكانت صناعته في كل عهود استخدامه غير مكلفة وبسيطة وغير معقدة.

البشرية وتنوع الوسائط النهرية:

لقد بينت البحوث والدراسات التي اختصت في تاريخ وتراث الملاحة النهرية في العراق مجموعة من وسائط المواصلات النهرية، كان منها:

١. القفف، جمع قفة.
٢. القوارب، جمع قارب.
٣. العسبيات، جمع عسبية.
٤. الاكلاك، جمع كلك.
٥. السفن جمع سفينة.
٦. الارماث، جمع رمث.
٧. القرب المنفوخة، جمع قربة.

نظرات في مفهوم الكلك

في تعريف (الكلك):

الكلك وجمعه اكلاك هو منشأة او واسطة نقل نهرية قديمة، بل هو أقدم منشآت او وسائط النقل النهري التي كانت تصنّع يدويا من خلال ربط عدة عمدة خشبية مصفوفة بشكل مستوي بحبال من القنب ثم تستخدم في الشحن النهري (ناقلة نهرية)[٣] والتي استمرت تقوم بوظيفتها حتى منتصف القرين العشرين. وان تسميتها بـ (الكلك) انما هي تسمية عتيقة وعتقها يزامن نشأتها. وهي بصيغتها المذكورة من تراث لغوي رافديني قديم، على حسب قول طه باقر، فلقد ورد اسم (الكلك) بذات تسميته هذه تقريبا في التراث الكتابي الرافديني حيث جاء اسمه في النصوص المسمارية (الاكدية) بالصيغة (kalakkum")[٤] مثلما جاء اسمه في النصوص المسمارية (الاشورية) بالصيغة (kalaku)[٥] وهاتان الصيغتان تطابقان تماما صيغة تسميته بالعربية. وقد أكد ورودهما بتلكما الصيغتان في المصادر المسمارية القديمة كل من الدكتور طه باقر في كتابه (من تراثنا اللغوي القديم)[٦] والدكتور احمد سوسة في كتابه (تاريخ حضارة وادي الرافدين)، وفضلا على ذلك فقد اشير الى الكلك بعدة تسميات اخرى لعل منها مثلا: ١. (الطوف) ٢. (العبرة)[٧] ٣.

---

[٣] احمد سوسة، تاريخ حضارة وادي الرافدين، الفصل السادس، ص٤٩٣،

[٤] . CAD vol .3, D, p.200

[٥] . الدكتور علي ياسين، معجم الكلمات السومرية في اللغتين الاكدية والعربية، مطبعة الاسكندرية، ٢٠١٨م؛ احمد سوسة، المصدر السابق، ص٤٩٣

[٦] . الدكتور طه باقر، من تراثنا اللغوي القديم، ص١٥٥

[٧] . سليم طه التكريتي، الكلك كيف يصنع ويستخدم، مجلة التراث لشعبي، العدد ١٢,١١، بغداد ١٩٧١م، ص٨٣

الرمث. فأما الرمث فانه في اللغة العربية قد جاء دالا على الكلك وجمعه ارماث، والرمث عند اهل العربية هو شبه طوف في الماء. ولقد عرّفه ابن منظور في كتابه (لسان العرب) بالقول؛ (والرمث، بفتح الراء والميم: خشب يشد بعضه إلى بعض كالطوف، ثم يركب عليه في البحر)[8]. كما وعرّفه الاصمعي قال: (الأرماث خشب يضم بعضها إلى بعض ويشد ثم يركب، يقال لواحدها: رمث، وجمعه ارماث، وهو الشيء اذ لمتته)[9]. وفي غريب الحديث قال ابي عبيد فِي حَدِيثه عَلَيْهِ الصلاة والسَّلَام: (أَن رجلا أَتَاهُ فَقَالَ يَا رَسُول اللَّه إِنَّا نركب أرماثًا لنا فِي الْبَحْر فتحضر الصَّلَاة وَلَيْسَ مَعنا مَاء إِلَّا لشفاهنا أفنتوضأ بِمَاء الْبَحْر فَقَالَ: هُوَ الطّهُور مَاؤُهُ والْحل ميتَته)[10]. وقال أبو صخر الهذلي مضمنه ومشيرا اليه:

*تَمَنَّيْتُ من حُبِّي عُلَيَّةَ أَنَّنا * على رَمَثٍ في البحر ليس لنا وَفْرُ*

على دائم لا يعبر الفلك موجه ومن دوننا الاهوال واللجج الخضر[11]

وفضلا على هذا فلقد جاء تصوير الكلك في المنحوتات الرافدينية القديمة وبشكل واضح جدا ومعبر عنه. واما بخصوص معنى صيغة الاسم (كلك) والتي جاءت معرفا بها الكلك منذ البدئ، فالحق يقال انه لم يتطرق أحد ما من باحثي التراث الشعبي فضلا من اشتغل في التاريخ الحديث وممن تداول

---

[8] . ابن منظور، لسان العرب، الجزء الثاني، صفحة ١٥٥

[9] . ابن منظور. لسان العرب، المجلد الاول، ص١٢٢١

[10] . ابن سلام الهروي، غريب الحديث، بيروت، تحقيق محمد خان، ج١، ص٤٣

[11] . انظر: كتاب التنبيه والايضاح عما وقع في الاصحاح لابن بري، وهو حاشية على الصحاح للجوهري.

موضوع الاكلاك الى ماذا تعني هذه الكلمة ولكن على قول الدكتور طه باقر انها قد تعني (الطوافة المهيئة من الجلود المنفوخة والمربوطة فوقها الاخشاب)[١٢] او ربما تعني: (قارب الجلود او قارب القصب)[١٣]. او انها (KALAK) لفظة آرامية مأخوذة من الاشورية دخلت العربية ولقد استخدمت بصورة خاصة في العراق وسوريا الكبرى حيث موطن الاراميين الاوائل. وهي في مجلة لغة العرب لفظة كدية مبنى ومعنى وأنها تعني هيكل خشبي يقام على ضفة نهر او مصب ترعة يستخدم لنقل تماثيل الالهة الضخمة[١٤].

في تاريخ وجود الكلك:

ابتدأ استخدام الانسان للاكلاك في نهري دجلة والفرات منذ الالف الثالث قبل الميلاد، واستمر حتى منتصف خمسينيات القرن العشرين الميلادي.

وكان اول ورود لاسم (الكلك) وخبره في التاريخ بشكل مستوي انما يؤول الى عهد الاكديين فلقد ورد اسمه في المصادر المسمارية، اللغة الاكدية بصيغة مطابقة للفظته العربية (KALAKKA). كما ولقد تأكد أثريا استخدامه في النقل النهري منذ عهد سرجون الاكدي. ويبدو واضحا ذلك من خلال المشاهد (المنحوتات) الجدارية التي جاءتنا من ذلك الزمان ولقد وصف في المصادر المسمارية بانه قارب الجلود. ثم ومن خلال أحد المشاهد يظهر شكل الكلك في منحوتة جدارية تم العثور عليها في قصر الملك سنحاريب (٧٠٤- ٦٨١ ق م) في نينوى فيلاحظ شكل الكلك وقد ربطت في اسفله مجموعة من القرب

[١٢] . طه باقر، من تراثنا اللغوي القديم، ص١٥٥

[١٣] . طه باقر، من تراثنا اللغوي القديم، ص١٥٥

[١٤] . رزوق عيسى، مجلة لغة العرب العدد ٩، مجلد ٢، ص٩٧.

المنفوخة ووضعت فوقها قطع من الحجارة المهندمة. وفي منحوتة اخرى ومن الموقع نفسه يظهر مشهد الكلك وهو محمل بأشخاص جالسين ويلاحظ أحد الاشخاص وبيده مجذاف لتحريك الكلك في الماء كما يظهر شخص اخر في الكلك وفي يده على ما يبدو سنارة لصيد السمك اذ تشاهد اشكال الاكلاك في الماء من خلال مشهد المنحوتة المذكورة [١٥]. ثم يتردد ذكر الكلك في النصوص المسمارية في العصور التي تلت عهد سرجون مرارا ومن خلال دراسة تلك النصوص يتضح انه استخدم الى درجة كبيرة في بداية العصر البابلي القديم وكان كبير الحجم[١٦]. كما استخدم في العصر الاشوري كثيرا وقد جاء ذكر استخدام الاكلاك في الحوليات الاشورية مرارا، منها في عهد الملك تجلاتبليزر الاول (١١١٥- ١٠٧٧ ق م) اذ يذكر هذا الملك في حوليته انه استخدم الاكلاك المصنوعة من القرب في عبوره نهر الفرات باتجاه الشمال نحو سوريا لمحاربة القبائل الآرامية المتمردة ضده. اذ ذكر ما نصه: (عبرت نهر الفرات وراءهم على الاكلاك وبواسطة القرب المنفوخة واخضعت ستا من مدنهم عند سفوح جبل بشري ... وجلبت غنائمهم)[١٧]. كذلك يخبرنا الملك الاشوري شلمنصر الثالث (٨٥٩- ٨٢٤ قم) في حولياته عن استخدام الاكلاك خلال حملاته الواسعة على الجهات الشرقية الواقعة في جهة جبال زاكروس ولا سيما نحو منطقة زامو في سهل شهرزور. وقد جاء ذكر الاكلاك في اخبار حملته هذه بقوله: (وقد تعقبتهم في اكلاك مصنوعة

---

[١٥]. الهاشمي، الملاحة، ص ٤٦

[١٦] . حسين ظاهر حمود، التجارة في العصر البابلي القديم، اطروحة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الموصل، ١٩٨٥، ص٤-٥

[١٧] . girson.A.K.ARL.VOL.2. P14

من جلد الماعز)[١٨]. وفي نص اخر لنفس الملك جاء ذكر الاكلاك ايضا اذ جاء النص يقول: (في السنة التي تحمل اسمي وفي ١٣ من ايار، غادرت نينوى... وعبرت دجلة وزحفت عبر اراضي حسامو وديهنونو حتى وصلت بارسيب قلعة اخوني ابن آديني، الذي وثق في حجم جيشه وخرج لمواجهتي، فأطحت به... واطبقت عليه في مدينته.. ومن هناك عبرت الفرات على أكلاك من جلد المعيز في وقت طوفانه). وكانت الأكلاك لدى الاشوريين على نوعين، النوع الاول المصنوعة من جلود الحيوانات المنتفخة. وقد استعملها الآشوريون في نقل حمولاتهم الثقيلة فضلاً عن الأغراض العسكرية[١٩]، أما النوع الثاني من هذه الأكلاك لدى الاشوريين فهي المصنوعة من الأخشاب وهذا النوع كان سائداً في بلاد الرافدين، وقد أشار الملك آشور ناصر بال الثاني (٨٨٣-٨٥٩ ق.م) إلى استعماله للأكلاك الخشبية في عبور نهر الفرات بقوله: **"وصنعت أكلاكا من الخشب لعبور الفرات...**[٢٠] ومن خلال هذه المشاهد يظهر لنا شكل الكلك وهو محمل بقطع من الحجارة ثم ومن خلال أحد المشاهد يظهر شكل الكلك وهو يحمل اشخاصا جالسين. كما يتضح من بعض النصوص المسمارية استخدام الاكلاك في عمليات نقل الجند، فكثيرا ما يقرأ في حوليات الملوك الاشوريين عن استخدامهم الاكلاك في نقل الجنود في اثناء عبور الانهار، كما ورد ذكر الأكلاك، هذه المرة، في

---

[١٨] . ياسر هاشم. وسائل النقل النهري، ص ١٠٦

[١٩] . علي جبار عزيز مجيد الطائي، تأثير الحروب الخارجية في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المملكة الآشورية الحديثة ٩١١-٦١٢ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة (واسط: ٢٠١١)، ص٦٩.

[٢٠] . CAD ,S, vol .17, p . 164.

رواية زينوفون القائد والمؤرخ اليوناني الذي صاحب ١٠٠٠٠٠ مرتزق يوناني استأجرهم قورش الأصغر لمساعدته في مقاتلة اخيه أردشير الثاني والأستيلاء على الحكم في بلاد فارس.. ولكن أردشير الثاني قتل أخيه قورش في معركة بالقرب من بابل مما دعى المرتزقة اليونان الى التقهقر الى بلادهم ولهذا يطلق على رواية زينوفون المعروفة بأناباسيس رحلة العشرة آلاف او تقهقر العشرة آلاف، وبعد مقتل قورش الأصغر، عمد المرتزقة اليونانيين الى اختيار ثلاثة رجال من خيرتهم لقيادتهم في رحلة العودة وكان زينوفون نفسه من بينهم ... وبينما وفدوا بلاد الرافدين بمحاذاة الفرات كانت عودتهم بمحاذاة دجلة.. وتجدر الملاحظة ان دي شسني قائد الحملة لاستكشاف الفرات ودجلة سار على خطى زينوفون ولكن في النهر وليس بمحاذاته... وجاء في رواية زينوفون: (ولكي يوجه تيسافرنيس إهانة لذكرى قورش سمح لليونانيين نهب كل شيء ماعدا العبيد.. فسرقوا كميات كبيرة من الذرة والمواشي واشياء أخرى وانطلقوا من هناك فتجاوزوا قرابة ٢٠ فرسخا من الصحراء في خمسة ايام وكانوا يسيرون بمحاذاة الشاطيء الأيسر لدجلة.. وفي نهاية مسيرة استغرقت عشرة ايام بمحاذاة النهر شاهدوا مدينة كبيرة ومزدهرة في الجانب الآخر الأيمن للنهر واسمها كيانيا او سيانيا وكانت تنقل منها ارغفة الخبز والجبن والنبيذ على "طوف" عائمة على جلود "الحيوانات" المنفوخة).. وللعلم فقد بين المؤرخ الدكتور بارنيت في مجلة الدراسات الهيلينية ان هذه المدينة التي جاء ذكرها هنا لا تعدو الا ان تكون مدينة تكريت[٢١] الرافدينية.

---

[٢١] . ابراهيم فاضل الناصري، تاريخ تكريت في عصور ما قبل الاسلام، ص٢٧

وفـي كتابـات المـؤرخ اليونـاني الشـهير هيـرودوتس الـذي أطلـق علـى العـراق تسمية ميزوبوتاميا يجيء ذكر الكلك بكونـه المركب الذي يشبه الترس بشكله الذي يقوم على جنود منفوخة ويغلف بالجلد ويصنف في نواحي ارمينية[22].

في وصف الكلك:

جاء وصف الكلك من قبل العديد من باحثي وكتاب التراث الشعبي العراقي[23] آخرهم كان وصف الدكتور عماد عبد السلام رؤوف الذي وصفه قائلا:(ذلك المركب النهري البسيط الذي يرقى استخدامه الى عهود موغلة في القدم)[24]. بيد ان خير من عنى بوصفه بدقة هم الرحالة الاجانب، اذ انهم قد اعطوا صورة شكلية وتشكيلية كاملة له. وانني في هذه الفقرة من الكتاب سوف استغرق في وصفه على ما جاء في كتب الرحالة الاجانب وابتدئ في وصف الرحالة الفرنسي جان دي تيفنو له في سنة ١٦٦٤م حيث قال عنه: (انه نوع من المواخر لا اوتاد فيه ولا مسمار، بل لا توجد فيه اية قطعة حديدية البتة، ولا سارية فيه ولا دفة قيادة ولا شراع)[25]. ثم انتقل الى وصفه من قبل الرحالة الانكليزي جاكسون الذي اطلع عليه عن كثب في سنة ١٧٩٧م ثم وصفه قائلا: (انه معبر مؤلف من اغصان الاشجار مثبتة فوق عدد من الظروف

---

[22] . تاريخ هيرودوتس الشهير، المجلد الاول. الكتاب الاول، ترجمة حبيب بسترس ، فقرة ١٩٤/ ص٩٩. بيروت، ١٨٨٧م

[23] . مجلة التراث الشعبي العدد٧ لسنة ١٩٧٥؛ مجلة التراث الشعبي العدد ١٢ لسنة ١٩٧٥.

[24] . عماد عبد السلام رؤوف، الحياة الاقتصادية في تكريت ابان العهد العثماني، موسوعة مدينة تكريت، ج٥، ص٥٧

[25] . عامر بلو اسماعيل، الاكلاك في الموصل من خلال كتب الرحلات، مجلة دراسات موصلية، العدد ٢٦، ٢٠٠٩م، ص٣٩

اي القرب المنتفخة)[٢٦]. واما عن الرحالة جيمس بكنغهام الذي أعقب جاكسون بمدة فانه قد قام بوصفه بكلام مسهب ربط فيه بين الاكلاك التي شاهدها في الموصل في سنة ١٨١٦م وبين الاكلاك التي استخدمت في العصور القديمة من التي اطلع على مشاهد تجسيدها على جدران الامكنة التي زارها [٢٧]. في حين ان الرحالة الإنكليزي وليم هيود الذي زار الموصل في سنة ١٨١٧م اعطى فيه وصفا مقتضبا بقوله: (انه قضبان موضوعة فوق قرب منفوخةً[٢٨]). ثم بعد ذلك جاء الرحالة كلوديوس جيمس ريج الذي زار الموصل في الفترة ١٨٢١–١٨٢٠م، وانه نتيجة لخبرته واقامته الطويلة في العراق، فقد قام بوصف تركيب هذا الكلك وبإسهاب طويل يمكن للذي يود الاطلاع عليه الرجوع اليه في رحلته الموسومة رحلة ريج [٢٩]. كما وان الرحالة البريطاني الدكتور جي روس قد عبر نهر الزاب بهذا الكلك في سنة ١٨٣٤م ونتيجة لتجربته على متنه شبّه تركيبه بـ (عربة الاله نبتون) [٣٠][٣١]. بعدها جاء الرحالة

---

[٢٦] . جاكسون، مشاهدات بريطاني عن العراق سنة ١٧٩٧م، ترجمة سليم طه التكريتي، مطبعة السواق التجارية، بغداد، ص١٠١.

[٢٧] . جيمس بكنغهام، رحلتي الى العراق سنة ١٨١٦م، ترجمة سليم طه التكريتي، ح١، بغداد ١٩٦٨م، ص ١٠٥

[٢٨] . وليم هوود، رحلة الى ما بين النهرين في مطلع القرن التاسع عشر، ترجمة البير ابونا، مجلة بين النهرين، العدد الخامس، السنة الثانية، ١٩٧٤، ص ٧٠.

[٢٩] . Claudius james rich . narrative of a residence in koordistan on the site ancient Nineveh. London. 1836. P128.

[٣٠] . جيمس بيلي فريزر، رحلة فريزر الى بغداد في سنة ١٨٣٤م، ترجمة جعفر خياط، بغداد ١٩٦٤م، ص ٢٢،

[٣١] عامر بلو اسماعيل، الاكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين، دراسات موصلية، العدد ٥٣، اب ٢٠١٩م، ص١٥٦

الفرنسي كييوم لجان سنة ١٨٦٦م وكتب عنه واصفا اياه بالقول :(وما أدراك ما الكلك انه ضرب من المراكب التي تمخر في دجلة منذ ثلاثة الاف سنة ونيف)[٣٢]. اما لايارد فقد وصف الاكلاك قائلا (انها عبارة عن مراكب بدائية) واما الرحالة كوردون لوريمر الذي زار العراق عام ١٩١٤م فلقد وصف الكلك بما نصه: (هو منصة من طبقات متقاطعة او متصالبة من الاعمدة ترتكز على قرب منفوخة) وفضلا على ما تم ذكره فلقد جاء عنه في كتاب دليل بلاد ما بين النهرين الذي صدر عن دائرة الاستخبارات البريطانية بما هو نصه: (ان الكلك عبارة عن الواح واعمدة خشبية واغصان مقطوعة تثبت بأشجار الطرفاء ولحاء اشجار الصفصاف وتستند على قرب من جلود الاغنام المنفوخة بالهواء)[٣٣]. كما ولقد جاء عنه في كتاب رحلة سوليفان هولمان ماكولستر الى العراق سنة ١٨٨٨ بما هو نصه: (ولا نقدر ان نتخيل ما الذي سيراه الرحالة هنا بعد ألف سنة! كان كلكنا يمخر دجلة في قلبها ويقطع المسافة بمعدل ستة اميال في الساعة وكان الكلّاك وفيا ومتمكنا من قيادة الكلك ووصلنا أنهارنا في حبور وبهجة لا يخامرنا سوى خوف طفيف من قطاع الطرق.. حقا ان ثمة رومانسية في هذا الضرب من السفر وإن لم تكن وسيلة نقلنا هذه انيقة كل الأناقة في مظهرها، فأن فيها ما يغني من سحر الحركة وجمالها)[٣٤].

---

[٣٢] . بطرس حداد، رحلة لجان الى العراق ١٨٦٦م، مجلة المورد العدد الثالث، بغداد ١٩٨٣م، ص٥٨

[٣٣] . نفس المصدر السابق، ص ١٥٦

[٣٤] . صلاح سليم، النقل النهري في العراق في العهد العثماني، ملاحق جريدة المدى، العدد المنشور في 2013/07/21

في وظائف الكلك:

لقد جاء تداول واستخدام منشأة الاكلاك وبنطاق واسع وكثيف في ماضي المجتمعات المختلفة التي قطنت المناطق والبلدات المتشاطئة مع السواحل النهرية لأعالي بلاد الرافدين، حيث انهم كانوا قد فضّلوها كثيرا على واسطة النقل البري بواسطة الدواب والجمال وعلى النقل النهري بالسفن الصغيرة والمراكب النهرية من التي كانت متاحة الاستخدام في ازمانهم. وذلك ربما نتيجة لوفرة مواد تصنيع هذه الواسطة ومستلزمات بناءها ولبساطة عملية اعدادها كما انها في آليتها لا تحتاج الى غواطس مائية عميقة وكبيرة كما هي السفن، فضلا عن سهولة تسييرها باتجاه تيار الماء وبقوته بلا آليات. وهكذا استخدمت في عدة مجالات وانجزت من خلالها عدة مهام، ووظائف منها انها استخدمت كأداة نقل وشحن عملاقة قياسا الى ظروف قيامها حيث نقلت بواسطتها الحمولات الكبيرة والثقيلة كقطع الحجارة المهندمة التي كانوا يحتاجونها في بناء القلاع والحصون على امتداد نهر دجلة نزولا، وايضا نقلوا بواسطتها الاحمال الكبيرة من انواع الحبوب واشكال المؤن المجففة فضلا على المصنوعات الحجرية كرحي الطحن مثلا وكذلك نقلوا عليها انواع الاخشاب فضلا على المؤن كالعدس والحمص والزبيب والجوز واللوز والفستق والسماق والعفص والرصاص والصابون والاقمشة وغيرها كما وانها استخدمت كوسيلة تنقل وواسطة مواصلات واسفار للشخصيات المهمة ومنهم الحكام والسياح الاجانب من الرحالة والمستكشفين الذين كانوا يجوبون الاقطار حيث كانت تقلّهم من شاطي الموصل نزولا الى شاطي بغداد.

في آلية تصنيع الكلك:

في بدئ الحديث عن صناعة الكلك (بناء الكلك وتركيبه) لابد وان اشير الى اشهر مناشيء صناعته في بلاد اعالي وادي دجلة العتيق انما تتمثل بمدينة (اسكي كلك) الواقعة في اعالي نهر الزاب الاعلى، احد روافد نهر دجلة من جهة اربيل، حيث ان هذه البلدة العراقية الاصيلة قد كانت السباقة والذائعة الصيت بصناعته ومنذ ازل قيامها حتى انها قرنت مدنيتها بتقمص اسمه عنوانا مدنيا لها[٣٥] حيث توافر المواد الاولية في بناءه من اخشاب وجلود وحبال وغيرها في بيئتها وحيث توسطها لأمكنة ومراكز اقتصادية تهيء لمن يستخدمه الضرورات التجارية والادارية التي تساعده في الامر.

ثم صارت لصناعته امكنة اخرى باتت تنافس مدينة الكلك منها مدينة التون كوبري التي تشتهر بالقنطرة فضلا على الشاطئ الايمن لمدينة الموصل.

ان عملية بناء الكلك ليست هي بالعملية الصعبة او المكلفة كما يتضح من روايات الرحالة الاجانب بل كانت في البداية بسيطة جدا ثم تطورت على مر الزمن وتم تحسينها بما لائم سلامة الراكب والحمولة التي يسوقها. واما عن الادوات الداخلة في صناعته فهي ببساطة قليل من جذوع الاشجار مع أمتار من احزمة الربط يضاف اليها قليل من جلود حيوانات الماعز المدبوغة[٣٦].

لقد كتب عن آلية اعداده وكيفية بناءه عددا من الرحالة الاجانب بحيث قدمت معلوماتهم الصورة الواضحة والكاملة عن هذه الالية ولنعرج في عرضنا لتلك

---

[٣٥] . ياسر رشيد وسائط النقل، ص ١٠٦

[٣٦] . شعبان رجب الشهاب، الاكلاك مهنة فلكلورية نهرية، مجلة التراث الشعبي، العدد٧، بغداد، ١٩٧٥، ص٩٧

الالية على عرض معلوماتهم مستهليها بكلام الرحالة الهولندي ليونهارت راوولف الذي زار الموصل في عام ١٥٧٥م ثم كتب عن هذه الالية بما نصه: (لا توجد خشاب كثيرة في الاكلاك الا انها تحوي عددا وافرا من جلود الماعز المنفوخة والتي توضع في القعر لتحمل المزيد من الاثقال فوقها)[٣٧]. ثم جاء الرحالة الرحالة الفرنسي جان دي تيفنو فقال: (... اما طريقه اعداده فهي انهم يشدون بضعة قرب الى بعضها بواسطة الحبال على شكل اقرب الى المربع الطول اكثر بقليل من العرض ويثبت فوق القرب المتراصة جذوع من الاخشاب الطويلة تتشابك طولا وعرضا ويضعون عليها اربعة مقاعد او حزم من الاغصان بعلو نصف قدم تكون المسافة بين الواحدة والاخرى حوالي قدمين ونصف القدم في العرض والطول والمسافة المتبقية وهي حوالي قدمين او ثلاثة تكون في محيط الكلك الخارجي ثم يصفون اوتادا اخرى فوق المقاعد ويضعون فوقها اصناف البضائع، ولا يوجد في الكلك دفة قيادة ولا شراع والمجاديف عبارة عن اعواد طويلة ينتهي كل منها بجناح صغير طوله قدمان ونصف القدم يتكون من مجموعة من القصب سمكها ستة اصابع او سبعة)[٣٨]. وبهكذا يأتي شرح الرحالة بالتوالي. اما المنقب الأثاري اوستن هنري لايارد الذي مكث في الموصل المدة من ١٨٤٥م إلى ١٨٥١ وارتحل خلالها على متن الكلك غير مرة فانه كذلك وصف الكلك وشابه في وصفه له اقرانه من الذين سبقوه، إلا أن الجديد في كلامه عنه هو

---

[٣٧] . ليونهارت راوولف، رحلة المشرق الى العراق وسوريا ولبنان وفلسطين سنة ١٥٧٣م، ترجمة سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، بغداد ١٩٧٨م، ص ١٩٩.

[٣٨] . جان دي تيفنو، مقتطفات من رحلة تيفنو الى العراق في القرن السابع عشر، ترجمة بطرس حداد، مجلة بين النهرين، العدد٨، السنة الثانية، ص ٣٩٢و٣٩٦

أمكانية إقامة أكثر من مظلة أو كوخ كما سماها هو فوقه[39] . وفضلا عما تم ذكره فان الرحالة كراتون كريزي الذي استقل أحد الأكلاك في رحلته من الموصل إلى بغداد في سنة ١٨٧٠م قد قام بوصف بناء الكلك بقوله: (فأحد الاكلاك رأيته مرتكزا على أساس عريض ومتين مكون من مائة وأربعة وأربعين قربة مملوءة بالهواء ومخيطة بشكل يحفظ الهواء فيها ويبقيها طافية وهذه القرب تقدم قدرة طفو كبيرة وتوضع عليها حزم من القصب، وعندما يتحد القصب معِ حزم من أغصان الأشجار الموضوعة فوقها تربط كلها بشدها بحبال قوية، عندئذ يكون الكلك جاهزا للعمل. وتصل مساحة الكلك إلى ٤٠×٣٠ً قدما مربعا[40]).

وهكذا وعلى هذا المنوال فهنالك كلام كثير عن بناء الكلك، وفيه تفاوت طفيف بين الروايات، إلا أن فكرة البناء تكاد تكون واحدة في معظم الأحيان، ومن أول مراحل البناء، وهو تهيئة قرب الجلود فبعد أنِ يتم ذبح الحيوان (الماعز على الأغلب)، يقطع الرأس والأقدام والذيل، ثم يتم استخراج اللحمٌ والعظام، والأحشاء الداخلية من تجويف الرقبة، وتجاويف السيقان الأربعة، ويتم بعدها ربط فتحة الذيل وتجاويف السيقان والرقبة بحبال طويلة من الجلد المرطب الذي يتقلص لاحقا بفعل الجفاف، مما يؤدي إلى غلق تلك الفتحات. ثم تأتي مرحلة أغمار الجلد المفرغ من الأحشاء فيً الماء لأيام عديدة ليتشرب بالماء جيدا، ثم يرفع من الماء ويوضع على سطح مستوي، ويعرض لحرارة أشعة الشمس ليوم آخر، وينتزع الشعر أو الصوف بالفرك في

---

[39] nora kubie . road to Nineveh . London. 1965 . p59 .

[40] ”ARAMCO EXPERTS, “Kelleks: The Inflatable Rafts of Yesteryear . .,Op.cit

هذه المرحلة، وبعدها يلطخ الجلد بخليط الملح والماء وزيت نباتي، ويعرض لحرارة الشمس مرة أخرى لمدة كافية لجعل الجلد يتحول إلى اللون الأسمر ليصبح مهيأ لان يكون كيسا جلديا محكما ممكن ملؤه بالهواء بواسطة النفح، أما الجزء الخشبي من الكلك ، فقد أسهب الرحالة الأجانب في وصفه ومنهم البريطانية كيرترود بيل فقد قامت بزيارة الموصل في سنة ١٩٠٩ م، وأعطتنا وصف مقتضب للأكلاك بقولها: (الكلك هو عبارة عن طوف أو رمث مصنوع من قطع سيقان الأشجار المقطعة أو الأشجار الصغيرة، توضع فوق قرب منفوخة وهي تحمل البضائع كلها بنهر دجلة[٤١]). ثم جاء بعدها الى الموصل في سنة ١٩١٠م السير جون كوردون لوريمر وهو من أبرز المؤرخين والجغرافيين البريطانيين وصاحب كتاب (دليل الخليج) بقسميه التاريخي والجغرافي، وكتب عن بناء الكلك قوله: (وهو منصة من طبقات متقاطعة أو متصالبةُ من الأعمدة ترتكز على قرب منفوخة)، ولقد ذكر في سرده المسهب قوله أن الكلك الذي صنع له وأقله إلى بغداد في تلك السنة كان يتكون من ٢٤٠ قربة منفوخة، ثم بين أن (جلود الأغنام فقط!) هي الافضل في صنع القربً للاكلاك، معللا هذا بان جلود الماعز تكون رقيقة جدا، ويصعب التعامل معها بشكل ملائم في حين أن جلود المواشي تكون سميكةً جدا ويسهل التعامل معها، وعن الحبال التي تربط فيها القرب ذكر بأنهاْ مصنوعة من جذور عرق السوس أو من خيوط القنب، وروى أن الجزء الخشبي من الكلك أي البدن يسمى (الملبن)، وتدعى الطبقة الأدنى من الأعمدة المرصوفة بـ(الجيق) وتسمى الطبقة التالية بـ (التطبيق)، وكانت

---

[٤١] . Gertrude Lowthian Bell, Amurath to Amurath, William Heinemann, London, 1911, p. 206..

تتكون من ٦٢ عمود، وفوق التطبيق طبقة الظهر وكانت تتكون من ٢٣ عمودا. ويوجد فوق الظهر السلم ويتكونٌ من ٦ أعمدة ويقول عن حبال الربط لكلكه الذي اقله: أن أعمدة الهيكل كانت تربط بحبال مصنوعة من لحاء أشجار الطرفاء أو أشجار الصفصاف وذكر أن أعمدة الطبقات العليا كانت اكبر من أعمدة الطبقات الأدنى، وكان الكلك بشكل عام فيه مجذافان أو أربع مجاذيف مثبتة بلحاء أشجار الطرفاء أو الصفصاف على أعمدة في زوايا الكلك تسمى شكة وهي تثبت في الزوايا التي تصطف منها الجلود الغارقة طوليا للأمام أو للخلف، وبيّن أن الغرض من استعمال المجاذيف، لم يكن لدفع الكلك، كما في الزوارق، بلُ هو لتوجيه الأكلاك في الماء مع التيار في أفضل أمكنة في مجرى النهر لأنها مجاذيف غير نظامية الشكل، وقال ان الأكلاك ثقيلةً جدا. وعن إنزال الكلك في الماء قال انه ينزل في الماء بمقدار اقل من قدم)[٤٢]. كما ولقد جاء في كتاب (دليل بلاد ما بين النهرين)، الذي صدر في سنة ١٩١٧ القول: (أن الكلك هو عبارة عن ألواح وأعمدة خشبية وأغصان مقطوعة تثبت بأشجار الطرفاء، ولحاء أشجار الصفصاف، وتستند على قرب من جلود الأغنام المنفوخة بالهواء وتربط أعناقها بألياف عرق السوس وخيوط القنب). كما وذكر الدليل:(أن حجم الكلك يكون بحسب عدد القرب المستخدمة في بنائه، والثمن المدفوع لصنعه. فالكلك الجيد بحسب زعم الدليل يمكن أن يربط به ما بين ٤٠٠ إلى ٥٠٠ قربة، والأكبر منه يصل إلى ٨٠٠ قربة)[٤٣].

---

[٤٢] . انظر: عامر بلو اسماعيل، الاكلاك في الموصل في مطلع القرن العشرين، ص١٥٨

[٤٣] . Admiralty War Staff, Handbook of Mesopotamia, Vol. IV, Intelligent Division, (April 1917), p 35.

وهكذا ومن حصيلة ما كتبه لفيف الرحالة الاجانب عن بناء الكلك والذي استعرضناه انفا فان الكلك يصنع عادة عند شاطيء الموضع الذي يتقرر منه الابحار وتتم صناعته بشكل مربع او بشكل شبه مستطيل من خلال رصف مجموعة مناسبة لحجمه المطلوب من جذوع خشب الحور (القوغ) المستقيم، حيث ان خشب الحور كان هو المفضل في صناعة وبناء الاكلاك اذ يتم في البديء بناء ملبن من هذا الخشب على ان يكون بشكل مربع من خلال ربط الربط لنهايات هذا الملبن بالكدد (تكديدها) ثم ترصف مجموعة من اعواد الخشب النظيفة والمستقيمة على مستوى واحد فوق هذا الملبن ثم يتم ربطها عليه من خلال شد نهاياتها المتراصفة بتباعد مع رأسي الملبن بالشباطات (تشبيط) شدا قويا بواسطة حبال الستلي او لحاء الشجر ثم ترصف فوقها طبقة اخرى من ذات اعواد الخشب بصورة تكون فيها متقاطعة مع التي تحتها بحيث تتكون من العملية مشبكات مربعة تثبت القراب المنفوخة في وسطها بحيث ان عدد القرب تكون بقدر عدد تلك المشبكات المعمولة وعادة ما يتم اختيار القرب من جلود الماعز النظيفة وغير المثقوبة فبعد دهنها ودبغها تصبح طرية وتشد جميع هذه القرب من اطرافها شدا محكما عدا الرقبة حيث تعد للنفخ بواسطة قصبة طويلة مخصصة لنفخ القرب تسمى (الشبابة) [٤٤].

في مرافئ الكلك ومهاده:

يستدعي موضوع البحث في الاكلاك تقديم المامة بسيطة عن جغرافية نشاط هذا الكلك، مهاده و (مرافئه) لذا فقد كان لابد من الاستعانة في تراث النقل

[٤٤] . عبد العزيز حبيب، وسائط النقل النهرية القديمة، مجلة التراث الشعبي، العدد ١٢، بغداد ١٩٧٧، ص ٧٦؛ الشهاب، المصدر السابق، ص١٠٠

النهري لتحري المطلوب، اذ بينت الدراسات التي انجزت في هذا الامر كل ما له صلة بالمهاد التي تطرقها رحلته، اي محطاته ومرافئه التي كانت تتوزع بانتظام على خط انسيابه في مجرى نهر دجلة وروافده ابتداءا من شواطئ بناؤه في مناطق: اسكي كلك على رافد الزاب الاعلى، والتون كوبري على رافد الزاب الاسفل وشاطئ شريعة البكارة في مدينة الموصل ومدينة ديار بكر في جنوب تركيا على شواطئ نهر دجلة. وحتى محطات وصوله في شريعة القمرية ببغداد او في شاطئ مدينة الكوت مرورا بمحطات توقف اهمها كانت شريعة مدينة تكريت التي تعد محطة التوقف الرئيسة له والتي فيها يتم تبديل طاقم قيادته كما تتم عملية فحص مستويات الهواء بالقراب والتأكد من متانة الربط وسلامة الحمولات والحاجات والراكبين ان كان يقلهم.

واذا ما اردنا استعراض المهاد التي يمر عليها الكلك في مساره فلنعتمد على ما ذكره الدكتور عماد عبد السلام رؤوف نقلا عن الرحالة السير واليس بدج عنها حيث قال: (ويمرُّ الكلك بعدد من المواقع والتجمعات السكانية على جانبي النهر، ومن المحتمل أن يتوقَّف في بعضها، للتزوُّد بالطعام أو للتجارة على حد سواء، اذ يصف لنا الرحالة بدج معالم هذا الطريق على النحو الآتي: ديار بكر ، حسن كيف، جزيرة ابن عمر ، الموصل، حمام علي، قرية السلامية، نمرود، عوَّاي صخر المنيرة، صناديق، المشراق، مصب الزاب الأعلى، قلعة كشاف ، قرية مكوك، القيارة، قلعة الشرقاط ، الخانوقة، صخر النمل، قلعة البنت أو قلعة مكحول، تريشة، مصب الزاب الأسفل، مصب وادي جهنم، تل مومرس، قلعة جبار، تل الذهب، الفتحة، تل اللكلك، خان الخرنيني، قلعة أبو رياش، تكريت. وأما معالم الطريق النهري بين تكريت وبغداد، فهي بحسب وصف بدج كالآتي: تكريت، إمام دور، تل

البنـات، سـامراء، الاصـطبلات، جادسـية دجلـة، حـوى، خـان المزراقجـي، تـل حسين، بلد، بعرورة، السيد محمد، قبة الشواني، مصب نهر العظيم، السندية، الصعاوية، المنصورية، القصيرية، الطارمية، الملوح، الكاظمية، بغداد)[٤٥].

اما اهم محطات الشحن والتفريغ والتبديل التي يضمها مسار الكلك فهي:

١. محطة البناء والشحن الاولى في منطقة (الكلك) الواقعة على الضفة اليمنى للزاب الاعلى وهي معنية ببعض التجارات، (المؤن والمتطلبات) كالأخشاب التي تحتاجها المنطقة الوسطى وبعض انواع الحبوب كالحنطة والشعير وبعض المؤون كالتبغ والتين والمكسرات.
٢. محطة البناء والشحن الثانية في التون كوبري على الزاب الاسفل وتكون معنية ببعض التجارات كمثل تجارة الفواكه وبعض انواع الحبوب والدجاج والبيض وبعض المؤن التي تزرعها كالبلوط مثلا.
٣. محطة البناء والشحن الثالثة في شريعة البكارة في الجانب الايمن من الموصل وهي من اهم واكبر المحطات واكثرها نشاطا للكلاكين التكارتة وكانت في عهد ما من تاريخ وضيفتها في استقبال وشحن وتوديع الاكلاك يديرها الكلاك وراس الكار في مهنة الكلاكة المرحوم شعبان العبيسة، حيث افادني الدكتور ناجي التكريتي كيف ان شعبان العبيسة هذا كان يتواصل مع تجار الموصل واطرافها لتهيئة وجمع تجاراتهم التي ينوون شحنها الى بغداد ثم يتواصل مع الكلاكين التكارتة لأجل التنسيق بينهم وبين التجار كما وكان يتعهد بترتيب

[٤٥] . عماد عبد السلام رؤوف، الحياة الاقتصادية في تكريت بن العهد العثماني، موسوعة مدينة تكريت، مج٥، ص٥٨

اقامتهم في خانات الموصل لحين موعد الرحلة. ولقد ذكر لي الاستاذ البحاثة عبد القادر عز الدين ان من بين من عمل مسؤولا على مرفأ شريعة البكارة من اهل تكريت هو السيد صافي اغا ابو عبد الرحمن وكان من سكنة الموصل وهو من بيت كانوا اهل تجارة بل كانوا من التجار المهمين في الموصل والممولين لرحلات الاكلاك كما وان من بين التجار المتواصلين مع محطة شريعة البكارة من التكارتة هو موسى السيد عيسى من بيت مقيم وكان من سكنة الموصل وهو تاجر كبير وصاحب اموال كبيرة وايضا الحاج خطاب العمر (العميره) الذي كانت له علوة تسويق حبوب في الموصل، كما وهنالك الحاج عبد المهيدي التكريتي الذي قطن الموصل وتفاعل مع نشاطات المحطة من خلال القيام بتهيئة متطلبات الكلاكة التكارتة.

٤. محطة البناء والشحن الرابعة وتكون في شاطيء مدينة ديار بكر الواقعة على الضفة اليمنى لنهر دجلة في منطقة جنوب شرق تركيا وتضم منخفضا كبيرا يعبره نهر دجلة وهي مختصة بشحن التجارات الخارجية لبعض المواد والمؤن التي تشتهر بإنتاجها كالفحم والاخشاب والحبوب والقطن والتبغ والبطيخ والمؤن الغذائية المختلفة.

٥. محطة البناء والشحن الخامسة في مدينة طقطق على شاطئ الزاب الاسفل وهي معنية بشحن مواد المونة والاخشاب والمواد الغذائية التي يشتهر بها هذا الموضع من شمال العراق واهمها الحبوب والتبغ.

٦. محطة التوقف الرئيسة والموجبة وتكون في شريعة تكريت وهي المحطة التي يتم فيها استراحة الطاقم حيث انها موطنهم وموطن سكن ذويهم وفيها يتم تبديل البعض من افراد هذا الطاقم.

٧. محطـة التفريـغ والتفكيـك الرئيسـة الاولـى وتكـون فـي صـوب بغـداد الغربي (الكرخ) عند شريعة القمرية الواقعة على الشاطئ الايمن لنهر دجلة الى الشمال من جسر الشهداء، وكان من أبرز الناشطين في تهيئة مصالحها وتنظيم اكلاكها هم الكلاكين الشقيقين خطاب العمر. وعبد الله العمر فضلا على الكلاك مهدي الغرب التكريتي وجميعهم من تكارتة الكرخ، ويضاف إليهم اسم ياسين السميط التكريتي الذي دعته مهنة الكلاكة واحتراف التجارة بها لان يسكن شريعة الكرخ.

٨. محطة التفريغ والتفكيك الرئيسة الثانية وتكون في شاطئ مدينة الكوت حيث تستدعي بعض رحلات الاكلاك او الاطواف الوصول الى حد الكوت بأحمالها وبضائعها بقيادة اصحابها من تكريت.

٩. منطقة السواوير: وهي المنطقة النهرية التي تكثر فيها تنانير الماء الحلزونية التي ان امسكت بجسم ما يقترب منها فأنها تنزله الى قاع النهر وموضعها منطقة الفتحة التي تفصل ما بين نهاية سلسلة جبال مكحول جنوبا وبين بداية سلسلة جبال حمرين شمالا حيث يمر عليها تيار نهر دجلة مشكلا مجرا ضيقا مما يجعله شديد الجريان.

١٠. منطقة العوّايات: وهي جمع عوّاية وتمثل اماكن وجود السنون الصخرية في منتصف مسار النهر، وتشكل اماكن خطر وضرر للاكلاك. ويتركز وجودها بكثرة في المنطقة المحصورة ما بين منطقة الحمام العليل وبين منطقة الفتحة ولعل سبب تسميتها بالعوّايات انما هو لأنها تحدث اصواتا كالعوي جراء اصطدام تدفق المياه معها.

في انواع الاكلاك:

تنقسم الاكلاك التي كانت تمخر نهر دجلة من اعالي البلاد الى اوسطها على حسب وظيفتها ومهمتها التي بنيت لأجلها الى انواع وكل له حجمه:

١. **(الكلك الكبير)**: استخدم هذا النوع من الاكلاك في المسار الممتد من اعالي دجلة حتى بغداد وكانت القرب التي تربط تحته عددها يتراوح ما بين ٢٠٠ الى ٥٠٠ قربة ويحمل هذا النوع من الاكلاك بضاعات يصل وزنها من ٣٥-٥٠ طنا ويقطع المسافة بين الشمال الى الجنوب في مدة [٤٦] ويتضح من المشاهد الجدارية الاشورية ان هذا النوع من الاكلاك كان يحمل بالحجارة المهندمة كما استخدم في نقل لبضائع الثقيلة وكانت تربط اسفله القرب المنفوخة[٤٧] وقد استمر هذا النوع من الكلك ي نقل تجارة والمسافرين والقطعات والتجهيزات العسكرية إلى خمسينيات القرن العشرين

٢. **(العبرة)**: هي نوع صغير من انواع الكلك، يرجح ان القدماء استخدموها في نقل الاشخاص والبضائع الخفيفة [٤٨] اذ انها أصغر واقل حمولة من الكلك الكبير، وهي في عدة اشكال فالشكل الاول منها يسمى (عبرة الشقلة) والشقلة هي عيدان من الغرب والصفصاف وتكون هذه العبرة صغيرة الحجم اذ ويبلغ عدد القرب التي تدخل في بناءها قرابة الـ ١٠٠ قربة ويقود هذه العبرة ملاحان او ثلاثة، وهناك

---

[٤٦] عبد الغزيز حبيب، وسائل النقل النهرية، مجلة لتراث الشعبي العدد ١٢، بغداد، ١٩٧٧، ص٧٦

[٤٧] . الهاشمي؟ الملاحة، ص ٤٦

[٤٨] . ياسر هاشم الحمداني، وسائل النقل في العراق القديم، ص ١٠٣

ايضا (عبرة الدجاج) وهي التي تستخدم لنقل الدجاج من اماكن تربيته في القرى الواقعة على ساحل دجلة جنوب الموصل حتى مدينة بيجي. فيفرش سطحها بالسوس والسلماني والحلفاء وتنصب فوقها مظلة تسمى من قبل التكارتة (عرشة) وهي تنصب لكي توضع داخلها سلال البيض والعبرة الاخرى هي (عبرة الحطب) وتكون ذات حجم أصغر من سابقتها ويبلغ عدد القرب التي تدخل في صناعتها ٥٠ قربة وهي خاصة بحمولة الاحطاب التي تتطلبها عمليات انتاج الخبز في البيوت [٤٩] . ولعل من بين من اشتغل في هذه العبرات هم اولاد بيت العبل عباس واخوته.

٣. **(الطوف او الرمث):** هو كالكلك تقريبا ولكنه من دون قرب أي انه هيكل مبني من اعواد الخشب فقط. ولقد استخدمه العراقيون القدماء في اعالي دجلة والفرات في النقل النهري ولقد ورد ذكره في الكتاب المقدس –سفر الملوك:(وانا اصيرها اطوافا في البحر)[٥٠]. ولقد كان يصنع هذا الشكل من عدد كبير من اخشاب الحور (القوغ) التي تكون بطول ٦- ٨ متر والتي تربط فيما بينها بلحاء الشجر بشكل مستوي ولا توضع تحت هذا النوع من الاكلاك القرب بتاتا وكان يوضع على هذا النوع اعمدة الخشب وكانت مهمة هذا النوع هو

---

[٤٩] . شعبان رجب الشهاب، تكريت نافذة على التاريخ، ص٤٣٤

[٥٠] . مار اغناطيوس افرام الاول، الألفاظ السريانية في المعاجم العربية، مجلة المجمع العلمي العربي، دمشق عدد٢، مجلد ٢٤، ١٩٤٩م، صفحة ١٧٨

ايصال الاخشاب الى بغداد لاستخدامها في البناء[51] . ولعل من بين أبرز المشتغلين على هذا النوع من الاكلاك من اهل تكريت هم اولاد جاسم الججو؛ المرحوم شريف والمرحوم نعمان والذين كانت مهمتهم المتاجرة والنقل للأخشاب من مناطق قطعها في شمال العراق ونقلها الى مناطق تصريفها في بغداد او في الكوت.

٤. **(الكار)**. وهي مجموعة من الاكلاك (قافلة اكلاك) تنساب معا في النهر ربما تكون سبعة اكلاك وربما تكون عشرة اكلاك.

في طاقم عمل الكلك:

في كل كلك هنالك طاقم خاص به لتسييره ولقيادته من لحظة بناؤه في مرفأ انطلاقه وحتى مرساه الاخير، بكل مهارة وحرفة وصبر فطنة وذكاء وخبرة وقدرة جسمانية وهو بالقليل يكون ستة افراد:

١. **(راس الكار):** هو الملاح المتمرس كثيرا اي القبطان النهري، المشهود له بالخبرة والسمعة البالغتين في مجال ادارة وتسيير الاكلاك، الذي يتكفل بمهمة قيادة قافلة أي (كار) من الاكلاك او اسطول على الاغلب تتكون من أكثر من عشرة اكلاك وربما يصل عددها الى العشرين كلكا، ولهذا فهو لابد وان يكون الافضل في مجموع طراحي اسطول الاكلاك المعتمدين في القافلة[52] ويتقاضى اجور تزيد

---

[51] . الشهاب، الاكلاك مهنة فلكلورية نهرية، مجلة التراث الشعبي، العدد ٧، بغداد ١٩٧٥م، ص١٠٤

[52] . شعبان رجب الشهاب، وانسابت الاكلاك، موسوعة مدينة تكريت، المجلد الخامس، ص٨٨

بأضعاف على اجور الطراحين الذين بمعيته[٥٣]. ولقد افادني أحد الذوات ممن كان بعض ذويه يعملون في الاكلاك او ممن كان بعضهم يمولونها ماديا ببعض المعلومات تخص هذه الفقرة اذ ذكر لي الاستاذ الفاضل عبد القادر عز الدين ان من بين الرجال التكريتيين ممن كانوا يتقلدون مهمة راس الكار أي قيادة عددا من الاكلاك هو جد الحكيم رجي عباس من امه واسمه شعبان العبيسة كما ولقد روى لي الحاج ذاكر الحميدو وكان قد اشتغل كلاك مع والده ان من بين من كان يعمل راس كار هو والده حسن الحميدو والمرحوم طلوب العفان والمرحوم طلوب الجسام فضلا على شعبان العبيسة وجاسم الحوشي. اما الكاتب حسين السميط فقط اضاف على ما ذكر: اسم والده الحاج ياسين السميط واكد لي انه كان قد عمل راس كار في عهد من حياته ثم اضاف لي الاستاذ فائق السينو اسمين هما اسم والده حسن علي السينو واسم خطاب العمر الناصري (العميره) ثم اضاف الاستاذ عامر البراك اسم عمر الباشا وأكد انه ايضا راس كار. فضلا على ان الاديب انور عبد الحميد قد ذكر في كتابه سوق الجديد بان ممن كان راس كار هو سكران الاحمد الصالح ولطيف[٥٤].

٢. **(راس الكلك):** وهو الشخص المتمرس، الماهر، الخبير في قيادة الكلك، فيكون بمثابة الرئيس (القبطان) لطاقم الملاحين في الكلك الواحد الذين هم الطراحين والذين يكون عددهم في كل كلك لا يقل

---

٥٣ . محمد جليل الحبوش، تكريت الحاضرة في بقايا الذاكرة، ص٧١

٥٤ . نور عبد الحميد، سوق الجديد، الجزء الاول، القسم الرابع، ٢٠٠١م بغداد، ص٦٢

عن اربعة، فهو المسؤول الاول عنهم وعن احوالهم وعن مقدرات الكلك وما يحمله من احمال ومؤون ويتمتع بمنزلة عالية بين اقرانه[٥٥].

٣. **(الطرّاح):** وجمعها (طراحين) وهي لغة من الاطّراح، يقول طرّح به السفر الى ناحية كذا أي قذفه او نأى به السفر اليها[٥٦]. واما اصطلاحا فهي (الملاح) او مسيّر العبرة والكلك والطوف، والذي تقع عليه ادارة أحد المجاديف المستخدمة في تسييرها او دفعها في الماء والتي تكون في اقل الاحيان اربعة. ومن ميزاته ان يكون يتمتع بلياقة عضلية وقدرة جسمانية[٥٧]. ولقد ذكر لي المرحوم الحاج ذاكر الحميدو في زيارتي له في داره عددا من اسماء التكارتة الذين اشتغلوا (طراحين) (جمع طراح) وكان ذكره للأسماء على سبيل المثل وليس الحصر وهم على قوله: احمد سعيد العبد اليسين واخويه حسن ومحمود، شريف جاسم الججو وشقيقه نعمان، حمدي الواوي، مولود الذيبان، حمد السبتي، مهدي القيسون، حرجان الكرنوص، خليل جاسم الحمادي، حمدي الياس، خطاب عمر اليتيم، مهدي القيسون، رحيم المصطفى، (حسن السينو)، محمود الخطاب العميره، حمادي اليونس. وفي كتاب الباحث في التراث الشعبي الاستاذ عواد حميد العلي الحميدة الموسوم (تكريت المكان والاثر) هنالك ذكر لقائمة اسماء ممن اشتغلوا في الاكلاك تصدرتها اسماء اعمامه ووالده، اذ اورد في كتابه وفي فقرة عنوانها اصحاب الاكلاك: احمد علي الحميدة، حافظ

---

[٥٥] . [٥٥] . شعبان رجب الشهاب، وانسابت الاكلاك، موسوعة مدينة تكريت، مج ٥، ص٨٨

[٥٦] . انظر: كاظم الدجيلي، رجال السفينة لعراقية، مجلة لغة العرب، مج ١، لسنة ١٩١٣م،

[٥٧] . [٥٧] . شعبان رجب الشهاب، وانسابت الاكلاك، موسوعة مدينة تكريت، مج ٥، ص٨٩

العلـي الحميـدة، داود العلـي الحميـدة، حميـد العلـي الحميـدة ، محمـد العباس الحميدة ، خضير العباس الحميدة، جبار الخضير الحميدة ، علي رزيق العلاطي، مصطفى حسن محمود، حبش الصالح العجمي، محمد الجاسم العجمي، جاسم العجمي، صالح السنو، مصلح السنو، عبدالرزاق السنو، محمد صالح السنو، عطية السنو، يعقوب يوسف العلكاوي، سليمان الحميد، ياسين محمود الشجاي ، ياسين الحوشي، هزاع عمر العلوي، يونس عمر العلاوي، مصطفى خطاب العلاوي، احميد مهدي صالح الحدو، عطية الحاج حيمد، حمادي النويصر، ابراهيم صالح الجراد، محمود الخسارة ، جسام الخسارة، فرحان مخلف الامين زيدان مخلف الامين، بكر الحاج احمد، ارحيم الفرّاس، كريم الفرّاس،رشيد الفرّاس ، مصلح العمرية، موسى الحمودي، فيصل الهزاع السويد ، عجيل نجم الحنتاوي، عبدالله نجم الحنتاوي، حسان نجم الحنتاوي، هزاع عمر الجديد، حبيب الرجب، فتيح حبيب الرجب، طه حبيب الرجب، كريم يوسف الزماوي، يعقوب يوسف الزماوي، سليمان السيد موسى، حسن احمد الحليم، جليل الحبوش، خليل الحبوش ، سكران عبدالله حبيب، وابراهيم حسين العلـي[٥٨]. واما الاديب المؤرخ المرحوم شعبان رجب الفريدة فقد ذكر في كتابه (تكريت نافذة على التاريخ) عددا من الاسماء من الذين كانت مهنتهم طراح وكان قد رآهم شخصيا قائلا والطرّاحون الذين رايتهم هم كل من: الطيف العكاش، حسن الحميدو، عزيز محمود الشجّاي وشقيقاه شاكر وياسين، نجم عبد الله الحميد، عطية الكريم، خيرو الحميد، حافظ الملا مهدي،

[٥٨] . عواد حميد العلي، تكريت المكان والاثر، ص١٨٣

جليل الحبوش، توفي عزيز الحميد وعبد الله العربي[٥٩]. وانا اضيف على ما ذكر اسم خلف محمد الياس. وهنا في نهاية ذكر الاسماء لابد لنا من القول او الاعتراف بان كل هذه الاسماء التي ذكرناها لا تعني الا الشيء القليل جدا من اسماء الرجال التكريتيين الذين اشتغلوا كلاكة أي طراحين في كلك دجلة.

٤. **(الرادود)** :(الغدود) وهو الملاح او الطراح الاحتياط او ذا العمل الاضافي وعليه تقع مسؤولية رش الماء على القرب (الاجربة) كما وعليه تقع مهمة مساعدة أي طراح (صاحب مجداف) ممكن يتعرض لمواقف تتطلب جهد مضاعف لتعديل مسار لكلك او تجنيبه مطب[٦٠].

واما اخر الاكلاك التي كانت قد مخرت من تكريت باتجاه بغداد فكان أحدها للمرحوم عبد الله العربي جد الاستاذ احمد العربي من الحديثيين والاخر كان للمرحوم حسن الحميدو ولديه طاهر وذاكر.

٥. **(الممول)**: وهو الملاّك او التاجر الكبير او الجلبي الذي يمول رحلة الكلك او مجموعة الاكلاك لأجل المرابحة او للدعم من باب الاقراض الحسن لصلة معينة تربطه بالملاحين (الكلاكة) وتسمى عملية الاقراض او التمويل هذه براس المال او (الصرماية) بلهجة تكريت وهذا الممول لا يشترط به ان يكون كلاكا او ممكن ان يكون.

٦. **(الكلّاك الرديف)**: وهو الرجل الذي يتولى الاعمال الادارية والتجارية التي تخص او ترتبط بعمل الرحلة فهناك منهم الذين يتواجدون في منطقة التسوق والبناء والتحميل أي في محطات الشحن وتكون

---

[٥٩] . شعبان رجب الشهاب، تكريت نافذة على التاريخ، س٤٣٧

[٦٠] . شعبان رجب الشهاب، وانسابت الاكلاك، موسوعة مدينة تكريت، مج ٥، ص٨٩

مهامهم الاتصال بالتجار والمزارعين وتهيئة البضائع والمؤن ومساعدة الطراحين في اقامتهم لحين ابحارهم وهناك منهم الذين يتواجدون في مناطق الوصول سواء كانت بغداد او الكوت وتقع عليهم المهام الادارية هناك ومنها تسهيل اقامة الطراحين وتذليل خزن البضائع بالخانات وتعريف الطراحين بتجار السوق او المشترين. ومنهم يبرز اسم مهدي الغرب الكلاك التكريتي في محطة شريعة بغداد. اما شريعة البكارة في الموصل فكانت بعهدة شعبان العبيسة وخطاب العميره وبعض رجال من بيت الجلبي التكريتي من سكنة الموصل.

٧. **(الكتّاف)**: وهو الرجل الذي يشتغل مع الكلاكين ومهمته تكمن في شحن الاحمال والبضائع على ظهر الكلك وتفريغها من عليه.

في مستلزمات حركة الكلك:

يحتوي الكلك في صيرورته المتكاملة على مجموعة من الادوات الخشبية او النباتية المادة والاصل ولأجل تعزيز التصور نذكرها في هذه الفقرة وهي:

١. (المجداف): هو عمود مصقول من الخشب القوي والنظيف وهو بطول خمسة أمتار فأكثر ويتكون من ثلاثة اقسام، الاول هو الراس اي القبضة والتي تكون منشورة بشكل أسطواني وبحجم يمكن الكف من الامسك بها والقسم الثاني هو الراس الاخر للمجداف والذي ينزل في الماء ويكون بشكل زعنفة او مهفة محاكة من قطع قصب طول القطعة منها ٨٠ سم بحيث تكون منظومة بواسطة حبل من نبات الليف بسمك إصبع اليد من ويطلق عليه تسمية الصفة اما القسم

الثالث فهو بدن المجداف ويسمى البدنة. والمجداف ويستخدم لضبط مسار وتحويل اتجاه حركة الكلك وتكون في كل كلك اربعة منه.

٢. (الشقة): وهي عبارة عن قطعة من الخشب القوي، قطرها لا يتجاوز الـ ١٥ سم تثبت على أحد اركان بدن الكلك بهيئة تجعلها مثل قطب الرحى لتكون محورا لتحريك المجداف. مما يتطلب ان يكون منها في الكلك الواحد اربعة على عدد المجاديف.

٣. (الجربان): أي القرب وهي جلود الخراف او الماعز المدبوغة والسليمة من الشقوق والمحكمة لفتحاتها، التي تملأ بالهواء، فتشكل اسطوانات عائمة تتحمل الاثقال فوقها. وجرت العادة انها حالما يصل الكلك الى مرفأه الاخير ويفكك، تقفل راجعة مع الكلاكين.

٤. (جذوع الخشب): وهي باقة من اعواد اسطوانية مستقيمة ونظيفة وسليمة وعددها يكون يتناسب وحجم الكلك المراد وتكون من خشب الحور (القوغ) لكونه الافضل في هذا المجال. وجرت العادة ان هذه الباقة من الخشب تباع حين وصول الكلك الى مرفأه الاخير، وذلك لصعوبة اعادتها مشيا ولوجدها بكثرة في الموصل وديار بكر[٦١].

في حمولات الاكلاك:

من خلال ما ذكره الرحالة الاجانب ممن خبروا نشاط الاكلاك في دجلة وكانوا على طلاع ميداني عليها كذلك من خلال ما كتبه عدد من الكتاب المعنيين بالتراث الشعبي العراقي وفي مقدمتهم الاديب الكاتب شعبن رجب الشهاب والاديب المرحوم محمد جليل الحبوش فان الاكلاك قد

---

[٦١] . جميل موسى النجار، الادارة العثمانية في ولاية بغداد، القاهرة، ١٩٩١م، ص١٠٩

اختصت بنقل الحمولات التي يتعذر نقلها بواسطة الدواب بريا وحيث لم يكن وقتها واسطة غير نقل بالدواب والاكلاك. ولعل أبرز تلك الحمولات التي ذكرها لنا الكاتب شعبان الفريدة رحمه الله تأتي اكياس الحنطة والشعير الكبيرة المعروفة بأكياس ابو القلمين وعبوات او برطمانات بعض المؤن الغذائية الخشبية فضلا على قطع الرحى الصخرية التي تستخدم في الطحن وبعض قطع من اداة الجاون الخشبية التي تستعمل في التكسير والتقشير للحبوب ممن كانت مناطق الوسط والجنوب في عراقنا تحتاجها. اما الاديب محمد جليل الحبوش فيحدثنا في كتابه عن اوزان الاحمال بقوله: لو امعنت النظر في الكلك الواحد وما يحمله في رحلته لأكبرت في هؤلاء الرجال قوة تحملهم وصبرهم وذكائهم، ان مساحة الكلك الواحد تبلغ مائة متر مربع، يحمل على ظهره خمسمائة كيس زنة الواحد منه مائة كغم لتصبح حمولته خمسين طنا، ان هذه الكتلة الهائلة يتحكم في حركتها اربعة رجال، فيمسك كل واحدا منهم بمجداف من الخشب طوله ٥ أمتار ووزنه لا يقل عن ثلاثين كغم مما يستدعي ويوجب ان يكون هؤلاء الرجال بلياقة بدنية عالية وقدرات صبر وتحمل فائقة.

في مدة الرحلة بالكلك:

وبخصوص المدة الزمنية المثلى التي تستغرقها رحلة من الموصل الى بغداد فنقول ان هذه المدة التي يقضيها الكلك في انحداره الطبيعي من شريعة الجوبة وحتى شاطئ القمرية ببغداد تختلف وغير ثابتة او محددة يعدد ايام فهي تتوقف على حسب الظروف (احوال الطقس والمناخ) واحوال مجرى النهر التي تصادف هذه الرحلة. ففي موسم الفيضان مثلا

هناك مدة معينة وفي ايام الصيهود هناك مدة معينة، ولكن بشكل تقديري فان المدة النمطية في الاوقات والظروف الطبيعية قد تستغرق من تسعة الى عشرة ايام منها ثلاثة او اربعة ايام تقضى في السير من الموصل حتى تكريت محطة التوقف ومنها ثلاثة او اربعة ايام من تكريت وحتى شريعة كرخ بغداد وهناك يومان تقضى في شريعة مدينة تكريت[٦٢].

في ادوات بناء الكلك:

كانت من أبرز الادوات واللوازم التي يحتاجها الطراح او الكلاك في رحلته كما يذكر الكاتب التراثي المرحوم شعبان الفريدة وكما يذكر الكاتب التراثي محمد جليل الحبوش هي:

١. الطبر (البلطة)
٢. الفأس
٣. السكين الصغيرة
٤. خيط الستلي
٥. الوكاء :(معرفة في مكان اخر).
٦. الشبّابة:(معرفة في مكان اخر).

في تمويل الاكلاك:

كانت رحلة التجارة التي تسمى في لجهة تكريت (السفغة) لأي (كلك) او (طوف) او (عبرة) تمول من قبل تاجر او مجموعة من تجار المدينة من المعنيين بتجارة المؤون بأنواعها والاخشاب والحبوب من الشمال. وكانت

[٦٢] . شعبان رجب الشهاب، تكريت نافذة على التاريخ، ص٤٣٧

عملية التمويل هذه (دفع الصرماية) تقوم على مبدأ المناصفة في النفع او التمويل والمناصفة في المرابحة ما بين التاجر وما بين لفيف الكلاكين. ولقد كان من بين الممولين لتجارة الاكلاك في ماضي تكريت أي الذين يقدمون المال المطلوب للرحلة (الصرماية) هم تجار بيت الجعافرة التكريتيين.

في أعمار الاكلاك:

الاكلاك كغيرها من المظاهر الحياتية لها اعمار أي انها لها عهد ولادة وعهد ازدهار. ولقد تحدثنا في فقرات من هذ البحث عن تاريخ ولادتها وابتداعها في التاريخ كواسطة نهرية كما وتحدثنا عن عهد ازدهارها وتداولها والذي غطى عهود الدولة العربية الاسلامية وعهد الدولة العثمانية وهنا نود ان نشير الى تاريخ وفاة هذه الواسطة وأعني انتهاء نشطها وانقراضها عن الميدان النهري. اذ ومن خلال ما روي لي من كبار السن ممن عاصرتهم وعلى راسهم الشيخ الحاج ذاكر الحميدو فان سني منتصف خمسينيات القرن المنصرم قد كانت تعد اخر ايام الكلك في وادي دجلة. ولعل عهد الكلك كان قد توقف تماما في الساعة التي بوشر فيها ببناء سد سامراء الذي بات يمنع استمرارية حركة الملاحة النهرية النازلة من الموصل والتون كوبري والكلك الى بغداد حيث ان اخر الاكلاك التي مخرت عباب دجلة تجاه بغداد قادمة من الموصل هي في سنة ١٩٥٥ تقريبا وكان منها كلك الطراح عبد الله العربي (مواليد ١٨٩٨م) حسب ما روى لي ذلك كل من الاستاذ عبد القادر عز الدين المصطاف وولده التربوي احمد عبدالله العربي، وكلك الكلاك حسن الحميدو على حسب ما روى لي ولده الحاج ذاكر الذي كان قد شهد قيام هذ النشاط الاخير.

مجتمع التكارتة وملاحة الاكلاك

الملاح التكريتي والنهر:

مع النفس الاول لصبح التمدن في متوطنه العتيق الخالد، انتضى الرجل التكريتي مرودا وتنكب مجدافا، مدشنا كدحه المزمن بجوب الضفاف العليا طولا وعرضا بعد ان وسمته النواميس قدرا له، فسير الاكلاك على طول انسياب نهر دجلة في اعالي واديها المقدس الخصيب ثم ما برح ان احتكر ملاحتها بلا منازع او منافس من مهد تحميلها بأثقالها والى حيث تحط برحالها، ماخرا المسالك المتهادية حينا والصاخبة حينا اخر بكلكه الذي بناه بيده فاحسن تكليله، انساب وهو يتحسس العباب بمروده الاسمر الممشوق كالرمح الهيّاب، وبمجدافة المشدود على كاهله، ويتمكن من عنان مخره بمراسه، ولعل السامر بحكائياته عند جمر تلك المواقد التي لا ينطفئ اوارها على قول المعري [٦٣] ربما قد اشكلت عليه الامور فبات وهو لا يعرف من الذي اوجد من؟ هل الكلك هو الذي اوجد شخصية التكريتي التي عرفتها الايام شخصية عصامية جلدة مبدأيه مكافحة في خضم التاريخ الحديث ام ان التكريتي الكادح كدحا عذبا الذي اختار الكلاكة نصيبا هو الذي اوجد الكلك قدرا له فصارا صنوان ازليان يتقاسمان العناء. وان هي الا دورات لدولاب الاحقاب حتى بات ذلك التكريتي الذي انتضى العباب مركبا له يمتلك كامل زمام الشحن النهري بكل ثقة فكان بالمعنى مع كلكه صنوان ازليان في الكدح والضنى والكفاح والعنى، ثم ما فتئ ان أردف مهنته الشاقة هذه بمهنة اخرى متلازمة معها ومكملة لها وأعني بها مهنة النقل البري المسماة بـ (الكروان)

---

[٦٣] . قال ابو العلاء: هات الحديث عن الزوراء او هيتا وموقد النار لا تطفى بتكريتا

والتـي اصـحابها يطلـق علـيهم (المكاريـة) فكـان النقـل البـري والنهـري مـن اختصـاص التكريتـي فـي ظهيرة زمـان. فبهكذا مراس دق الأسـاس لغايـة فـي وجدانه وأعني بها حالة (التمدن)، كون ان الاتصال يحقق التمدن ويرسخه.

ولا غرو فـي ان انغمـاس هذا التكريتـي المكـافح علـى امتداد العهد العثمـاني بمهنة ملاحة وقيادة الاكلاك في حوض دجلة الاعلى وتفاعله وتلازمه معها كان قد بلغ حدا جعل هذه المهنة تشكل عنوانا مصيريا لعيشه ومعاشه وجعل ظلالها تؤسس لها قيمة ومكانـة لا توصـف فـي وجدانـه الجمعي ما بـات لها حضورا رمزيا او دلاليا حتى في اساطيره الشعبية وهكذا وجدنا كيف ان حكايا الجدات للأحفـاد كانـت تتقصـد تضـمين او زج الكلـك فـي مجرياتهـا السـردية الحكائيـة.. ولعـل حكايـة الطـرّاح (حسـين النمـنم) الاسـطورية التـي مـا فتئـت تتداولها مخيلـة الحكـي التكريتـي فـي الاماسـي المقمرة من قبل الجدات لخير مثال على ذلك حيث كان الكلك هو قارب الخـلاص ثم الوصول للبطل الذي هو ذلك الطراح التكريتـي المكـافح بعد شوط ضياع وبعـاد وخضـوع مضـني مضـمخ بالالتيـاع ... وهكـذا كـان الكلـك بصـفته الواسـطة النهريـة القديمـة الاستخدام متلائما ومتوائما مع طباع ومقدرات وامكانيات ابناء مجتمع مدينة تكريت البلدة الغافية على خدر دجلة منذ ازل قيامها ما آل لهم ان ينالوا تمام المكنـة ويحوزوا دس العصـمة فـي ملاحـة هذا النوع من النقل النهري. سيما وانهم قد وصلوا في براعة الملاحة (الكلاكة) لهذه الواسطة النهرينية القديمة حدا قد فاق الحسابات النمطية بعد ان اعتادوا على قيادة اكلاكهم من مرافـيء بنـاء وشحن قد كانت تختص بها في اعالي وادي دجلـة الخالد بعد تحميلها بالبضائع والمؤن والمتطلبات وما كان هناك من خيرات والتوجه بها في رحلة نهرية طويلـة وملبدة بالحرص والحذر والتثبت إلى بغداد حيث حارة التكارتة

الكرخية التي سميت باسمهم (محلة التكارتة). او على وجه الدقة الى مرفأ شريعة خضر الياس حيث اخر محطة لرحلة هذه الاكلاك، ترسوا بها بعناية فيفرغون ما حملته من مؤن وتجارات فمنها ما هو مباشرة يباع ومنها الذي يسلم لأصحابها من التجار ومنها ما ينقل الى الخانات للإيداع، بعدها يفككون الكلك فيبيعون أخشابه لحاجتها في تسقيف البيوت. ثم يفرغون قربه من الهواء ويجففونها ويعودون بها على الاكتاف إلى موطنهم تكريت. وربما يتبادر في ذهن البعض سؤال هو لماذا اختير التكريتي لمهمة ملاحة الاكلاك ما بين اعالي دجلة وبين بغداد فالجواب هو الذي افاد به الاساتذة الكبار الاستاذ الدكتور محي هلال السرحان والاستاذ الدكتور المرحوم بهجت كامل في بحث مشترك اذ جاء الجواب: بعد تحر وجلسات مع بعض الرجال الذين مارسوا مهنة الطراح ممن لازالوا على قيد الحياة اتضح ن هذه الحرفة تحتاج الى مواصفات خاصة اولها الامانة وثنيها الصبر والقدرة على التحمل وثالثها الذكاء والقوة وان توفر مثل هذه المواصفات في رجل واحد ليس امر هينا فصفة الامانة يؤكد عليها تجار الموصل وبغداد لانهم حريصون على سلامة اموالهم لذلك وجدوا في هؤلاء الرجال هذه الصفة واضحة)[٦٤].

الكلك منشأة ذات هوية تكريتية:

لقد اتفق باحثوا التراث الشعبي على احتكار التكارتة (ابناء تكريت) لقيادة وملاحة هذه الواسطة النهرية دون أدنى شك، انهم سادة النهر على طوله. ولعل من أبرز شهود العيان على تخصص التكارتة في صناعة الاكلاك

---

[٦٤] . محي هلال السرحان وبهجت كامل، صور من حياة المجتمع في تكريت، موسوعة مدينة تكريت، ج٥، ص٣٤٨

واحتكارهم لملاحتها في دجلة بلا منازع هو العين عبد العزيز القصاب وهو من الشخصيات الحكومية في العهد العثماني الاخير حيث اورد في مذكراته المنشورة اشارة توحي بمضمونها الى ذلك وجاءت ضمن سرده لرحلته من الموصل الى بغداد ومفادها هو: (ولكي نتفادى نقاط التفتيش الانكليزية على لطريق فضلنا السفر (من الموصل) نهرا فكلفت أحد التكارتة ليقوم بعمل (كلك خاص بنا وعندما احضره وجدناه صغيرا فأضفنا فوقه عرشة تقينا من البرد والمطر. وصلنا تكريت بعد يوم وليلة وفضلت البقاء في الكلك وسمحت لملاحيه بمغادرته لزيارة عوائلهم بعد ان طلبت منهم عدم اخبار أحد بوجودنا وبعد شروق الشمس بنصف ساعة جاء الى الساحل الحاج ياسين التكريتي وعلاء الدين الالوسي والحاج حسن الطه وجميعهم من عيان تكريت والحو على تناول القهوة عندهم وقبلت دعوتهم مرغما. تناولنا الفطور في دار الشيخ علاء لدين ورجعنا بعد ذلك الى الساحل لنجد ان الكلك قد اختفى، فقد فك ملاحوه رباط خشابه وأفرغوا جرب جلود الحيوانات، تعجبت كثيرا لتصرفهم هذا وسالتهم عن السبب فأجابوا بان ليس لديك الان حاجة للسفر نهرا اذ يمكنك اخذ القطار الى بغداد وستصلها في اليوم التالي[٦٥]). وهكذا كانت مهنة الكلاكة من نصيب ابناء تكريت على طوال العهدين العثماني والبريطاني وصولا الى نهايات العهد الملكي فانهم لجوا في معترك هذه المهنة الشاقة مخروا الانهر وجابوا الشواطئ ينقلون البضائع بأمانة وصدق كما جاء يقول حاتم الغثيث في كتابه عن تكريت[٦٦]. ويتعاطون التجارات بمهارة وأحيانا

---

[٦٥] . خالد عبد العزيز القصاب، مذكرات عبد العزيز القصاب المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ٢٠٠٧م، ،

[٦٦] . الدكتور حاتم الغثيث، تكريت في رحيق الذاكرة، ص١٢٥

تلتئم مجموعة من اكلاكهم بمجموعة واحدة خلال رحلة واحدة. ينقلون مؤن وتجارات المدن الشمالية او مؤن وتجارات القريبة منها او المتاخمة لها من مناطق إيران او تركيا وحلب الى بغداد كمثل القمح والشعير والعدس والحمص والبرغل والسمسم والمكسرات كالجوز واللوز والفستق والعسل والمنتجات التي تصنع في مدن اعالي دجلة كالأجبان والبرغل والرشدة والسمن فضلا على بعض الحيوانات الداجنة.

ورب سائل يسأل: ما الذي جعل التكريتي يختار مهنة تسيير الاكلاك وقيادتها اي فن ملاحة النقل النهري بالاكلاك على طول حوض دجلة؟ وكيف تمكن من هذا الاختيار حد النجاح ولماذا اختاره من دون مهن اخر ربما كانت تتوائم وظروفه الحياتية من التي يتطلبها ويهيئ قيامها محيطه المحلي؟ والجواب هو انه: كانت مهنة النقل النهري بالكلك تتطلب الجهد العضلي والصبر والجلد وقدرة التحمل الجسدي فيمن يمتهنها ولا غرو ان ابناء مجتمع مدينة تكريت في عهد تكفلهم بها قد كانوا يتمتعون بتلك المزايا بشكل مثالي وأنها لطبيعية عندهم ولذلك كان رجال تكريت اول من سير الاكلاك وتولى قيادتها وضمن وصولها بأحمالها سالمة لأنهم كانوا أقدر من غيرهم على تحمل المشاق والتعب والصعاب وأكثر فطنة ودراية بانسياب الماء في النهر وقد توارثوا عملها جيلا بعد جيل بدافع الحاجة الى الرزق وبحكم موقع تكريت بين الموصل وبغداد.

في موقع تكريت النهري:

لا يقتصر دور الانهار في حياة المدن الشاطئية على توفير المياه اللازمة للشرب أو الاستعمالات المنزلية، بل يتعداها إلى الاستعمالات التالية:

١. توفير مياه الفرص لكي تمارس الزراعة المروية في الأقاليم الجافة، وقد ساهم ذلك في إنشاء كثير من مشاريع الريّ أو تطورها قبل بناء السدود.

٢. توفر الأنهار مصدراً غذائياً هاماً بالنسبة للشعوب التي تعيش على طول مجاريها. ويعتبر صيد الأسماك حرفة رئيسية لهذه الشعوب.

٣. يعتبر النقل النهري من أهم وسائل النقل وأيسرها وأرخصها بالنسبة لسكان الأودية النهرية، حيث تربط في معظم الأحيان بين مصباتها عند البحار والخلجان المفتوحة وبين أعماق اليابس، حيثما ساعد انتظام الجريان وعدم وجود شلالات أو عوائق ملاحية على ذلك.

وان القاء نظرة سريعة على خارطة العراق الاقتصادية في الماضي القريب تكفي لإدراك ان مدينة تكريت العتيقة تحتل موقعا مؤثرا في مقاييس الاقتصاد الاقليمي والتجارة الداخلية فهي تتوسط المسافة ما بين الموصل وبين بغداد وهي حلقة الوصل ما بين مدن الجهات الاربع وفيها تتشكل عقدة الطرق البرية الرابطة بين الاقاليم الجغرافية الاربعة للعراق وفيها يلتقي السهل والبادية والجبل وفيها يجتمع الريف بالحضر وخلالها يتمازج الكرد والعرب والتركمان. وموقع تكريت الطبوغرافي متميز وهذا ما جعلها على مدى الازمان عصب حركة النقل النهري والبري معا. وبالنسبة لها كمدينة تتعاطى التجارة فأنها تعد من شهيرات مدن اعالي حوض دجلة تعاطيا نشطا في هذا المضمار.

في تفاصيل رحلة الكلك التكريتي:

اول خطوة يقوم بها فريق الكلاكون التكارتة من الذين يقررون رحلة المتاجرة او النقل في الاكلاك هو رحلتهم عن طريق البر، من بلدتهم تكريت الى

المحطات، التي كانت تشكل مرافئ بناء واعداد الاكلاك حيث فيها يقومون ببناء اكلاكهم المطلوبة بالاستفادة من وفرة الاخشاب في غابات المنطقة ومن ثم تحميلها بالبضائع والمؤن ولقد كانت هذه المحطات تتحدد في ثلاث مناطق، الاولى هي الواقعة على الضفة اليمنى من اعالي الزاب الاعلى وتسمى منطقة (الكلك)، والثانية منها هي التي تقع في اعالي الزاب الاسفل وتسمى منطقة التون كوبري او (القنطرة) والثالثة منها هي التي تتمثل بشريعة البكارة[٦٧] او كما يسميها البعض (جوبة البكارة)، في الساحل الايمن من مركز مدينة الموصل. وكان سفر هؤلاء الكلاكة تجاه محطات انطلاقتهم تلك اما مشيا على الاقدام على شكل مجموعة من الرجال (قافلة) وعلى ظهورهم تتجندل رزم القرب المفرغة او ركوبا على دواب (حمير) يستأجرونها والتي مجموعها يسمى عند اهل تكريت بـ الكروان. وبعد مسيرة طويلة وشاقة تستغرق عدة ايام يصلون الى الامكنة المقررة المقصودة وهناك يباشرون بخطوتهم الثانية والتي تتضمن بناء الاكلاك المطلوبة في رحلتهم وبالأحجام التي تتناسب وكميات واوزان الحمولات والبضائع التي يراد منهم تبضعها او نقلها وايصالها.. وبعد ايام من العمل المستمر ليلا ونهارا في البناء والتركيب والتي فصلناها في فقرة خاصة تصبح الاكلاك المطلوبة مكتملة على التمام عندها يجتمع الطراحون او الكلاكة ليتفقوا على تشكيل قافلة موحدة تجمع مسير اكلاكهم تسمى لدى التكارتة بـ (الكار) والتي هي غالبا ما تتألف ما بين عشرة الى عشرين من الاكلاك وهو تشكيل يعد بمثابة الاسطول التجاري

---

[٦٧]. في مكانها اليوم توجد بناية غرفة تجارة الموصل وعندها كان يقوم جامع الخضر الذي هدمته داعش.

كما يذكر الاستاذ حسين السميط في كتابه عن تكريت[٦٨]، ثم يتفقون على تنسيب احدهم ليكون القائد لمجموع هذا الركب اي الكار ويسمونه راس الكار ويكون امهر واكبر الطراحين المشتركين في هذه الرحلة والذي كان قد خبر تفاصيل المسار ومكنها بحرفية عالية. بعد ذلك يقومون بالخطوة التالية والتي هي عملية تجميع البضائع والمؤن الموصى بشحنها او المقرر شرائها او توصيلها ومن ثم تحميلها على اسطح اكلاكهم بترتيب يراعي بقاء الكلك متوازنا في الحمولة والثقل ثم يأتي وقت الابحار حيث ما بين توديع التجار المصدرين من الواقفين على الشاطئ وبين توكل الطراحين على الله يرفع راس الكار (قائد القافلة) منديله الابيض عاليا ملوحا به لمجموع الاكلاك الاذن ببديء الرحلة ثم يأمر طاقم كلكه بالحركة ليكون اول كلك ينساب في دجلة ومن ثم تنساب الاكلاك بعده الواحدة تلو الاخرى ماخرة عباب الموج حيث مرفأها الاخير في شريعة القمرية ببغداد وهي التي تشكل الخطوة الاخرى في رحلة الطراحين المضنية ثم وعلى امتداد مسار موكب اكلاك هؤلاء الكلاكة التكارتة عبر نهر دجلة والذي يستغرق عدة ايام وليالي تكون هناك للاكلاك محطات توقف لراحة طراحيها ولإعادة ضبط وترتيب الاحمال في اماكنها فكان الطراحون التكارتة وبإشراف رئيسهم (راس الكار) يتعاملون مع مجمل الفعاليات ومع تلك المحطات التي يمرون عليها ويباشرون عملهم منها مثلما يتعاملون مع مسار النهر العدني الخالد في انعطافاته الحادة وفي مطباته وزياداته وهياج امواجه ونقصان ماءه بذكاء وفطنة لا مثيل لها سواء كان ذلك تحت ظروف الصيف او ظروف الشتاء فيروضون النهر ويجعلونه طوع مجاديفهم ليصلوا الى مرفئهم الاخير بعد

[٦٨] . حسين السميط، تكريت في ذاكرة الاجيال، ص٩٧

اسبوع او اكثر سالمين وغانمين فان كان هناك مسقط مائي حاد ينبغي عنده المحافظة على توزن الكلك وسيره بدقة متناهية لتفادي اي احتكاك بالرض الضحلة وهناك نتوء صخري يجب الابتعاد عنه وتلك جزرة حصوية او صخرية او ذات شجيرات ينبغي تجنبها وهناك ....

ولقد كانت اول وقفة هي عند شاطي منطقة حمام العليل اذ تقف الاكلاك في شمال حمال العليل وذلك تلافيا لرائحة الكبريت التي تغطي جنوبها ولعل السبب الذي يجعلهم يتوقفون في هذه المنطقة هو لكون ان بعد هذه المنطقة تبدأ تصادفهم في مسار النهر المطبات النهرية التي يسمونها(العوّايات) لذلك فانهم في هذه المنطقة يرتبون اوضاع الكلك لتلافي اي مشكلة وبعد ان يتمكنوا بسلام من تجاوز مرحلة العوّايات هذه تعود الاكلاك الى انسيابيتها بهدوء عدا انها تبقى تحت سيطرة راس الكار او راس الكلك في توجيه دفتها لئلا تصطدم بإحدى الجزرات التي تبدأ تصادف مسارهم ولقد كانت مجموعة الاكلاك دائما ما تجنح و تميل تجاه الجهة اليمنى من مسار النهر متجنبة الجنوح و الميل نحو الجهة اليسرى جهد امكانها توخيا السلامة من التسليب الذي طالما يأتي من الجانب الايسر وتقع على راس الكار مهمة توجيه مجموعة الاكلاك لضبط جنوحها على حسب الظرف ولقد كانت هنالك مصطلحات معتادة ومتفق عليها بين الطراحين فحالما يصدرها راس الكار بصوته العالي يقوموا بتنفيذها وهي تخص الميل في الاكلاك اذ انهم عندما يسمعون منه كلمة خالصي فانه يعني ميلوا في الاكلاك جهة الجانب الايسر وعندما يسمعون منه كلمة دجيلي يجنحون في مسارهم تجاه الجانب الايمن ويبقون على هكذا منوال حتى يصلوا على مشارف تكريت حيث كان شاطئ مدينة تكريت يعد المحطة الوسطى ومحطة التوقف الضرورية والحتمية في

رحلة الكلك المضنية والشاقة فهي في منتصف المسافة ما بين الموصل او التون كوبرى او الكلك وما بين بغداد لذا ترسوا عند شريعتها الاكلاك لمدة يومين او ثلاثة يتفقدوا بها اهلهم ويرتاحوا فيها من تعب السفر ثم يتزودون خلالها من اهلهم بالمتاع الذي يكفيهم لتكملة الرحلة ، حاملين معهم لأهاليهم بعض الحاجات كهدايا (صوغات) او تموين كمثل الزبيب او الجوز او العسل او الهرطمان او الحمص او البرغل و الراشي او ما تحتاجه بيوتهم كمثل رحى طحن الحبوب الصخرية او جاون التهبيش الخشبية وخلال هذه الوقفة ايضا يتم تبديل كل او بعض الطاقم للاكلاك اذ هناك من الطراحين من يفضل احلال اخوه او ابنه بدلا عنه لتكملة الرحلة ان كان قد تعرض لوعكة او شعر بأعراض مرض ما صار ينتابه.
ثم يستأنف الطراحون سفرهم او رحلتهم من تكريت تجاه بغداد والتي تستغرق ثلاثة ايام، حيث ما ان تقترب الاكلاك من مشارف شريعة خضر الياس ومنطقة القمرية ويصل خبر وصولها للناس المعنيين بها وبأحمالها حتى يهرعون وفي مقدمتهم التجار مع حماليهم لاستقبالها. ولقد كان سواق الاكلاك من الطراحين يتصدون لمهمتهم في ايصال الحملات والامانات بمسؤولية وبصبر نفسي وقدرة مطاوعة وتحمل جسدي لا حدود لهما.
ثم وبعد مراسيم الاستقبال التقليدية، تبدا خطوة تفريغ الاحمال والمؤمن من على ظهر الاكلاك من قبل الحمالين او الطراحين نفسهم وبإشراف راس الكار وراس الكلك ثم توزيعها على منافذها فهناك منها ما يذهب بيد اصحابها مباشرة ممن كانوا في الانتظار عند الشاطئ وهناك منها ما يتم نقله الى الخانات لإيداعه فيها لحين وصول اصحابه مثلما هناك حاجات تخص الطراحين منها التي يتاجرون بها ومنها التي كانوا قد اتوا بها كهدايا لمن هم

لهم علاقة قرابة او شأن اعتباري معهم من سكنة الكرخ ثم وبعد ان ينتهي كل شيء ويتم تفكيك الاكلاك ، تباع الاخشاب التي كانت تشكل هياكلها على تجار الخشب وتفرغ القرب من الهواء ثم تقفل وترزم للعودة بها بصحبتهم ويمضي الجميع للاستحمام ولراحة عدد من الايام تتخللها عملية تبضع بعض الحاجات التي يحتاجها اهاليهم في تكريت ثم ما يفتاؤن ان يعودوا الى بلدتهم غانمين برح حلال. يرتاحوا كذا مدة ثم يخططوا فيها لرحلة او سفرة نهرية اخرى في قابل الاشهر القادمة ..[٦٩]

شريعة النهر في تكريت:

هناك في القسم الشرقي من مركز مدينة تكريت والذي هو الشريط الساحلي الضيق لبلدة تكريت على شاطي نهر دجلة من جهة الغرب تتمثل منطقة الشريعة وهي متأتية من شرعة النهر ولقد كانت هذه المنطقة عبر تاريخ مدنية تكريت الطويل تشكل الميناء او المرفأ النهري الخاص بها حيث تطل من خلاله وبه على مسار النهر المقدس العدني وتتفاعل معه بعدة انشطة وممارسات اقتصادية منها نشاط الملاحة بالاكلاك اذ انه يشكل محطة التوقف الوسطية الرئيسة في رحلة الاكلاك الطويلة من مناطق اعالي نهر دجلة وحتى بغداد الامر الذي يجعله في اغلب الحيان يظهر وهو مزدحم بالاكلاك الراسية وعن كون تكريت المحطة الرئيسة والوسطية الواجبة التوقف عندها يحدثنا الرحالة الايطالي سيستيني قائلا: (ها نحن في منتصف الطريق بين الموصل وبغداد وهنا يتم تبديل الكلاكين ولقد طلبنا اربعة رجال عوض

[٦٩] . حسين رحيم السميط، تكريت في ذاكرة الاجيال، ص٩٨

اثنين لنستطيع ان نسير حتى في الليل، ضفة النهر مرتفعة والمدينة عالية، يحكم تكريت متسلم يخضع لباشا الموصل سكانها مسلمون ويعاقبة)[٧٠].

شريعة القمرية في كرخ بغداد:

كتب الاديب والمؤرخ نور عبد الحميد الناصري في كتابه سوق الجديد[٧١] عن دور شريعة القمرية في كرخ بغداد حيث كانت تعد محطة الوصول او المرفأ النهري الذي يقصده الكار (اسطول الاكلاك) متحدرا اليه من اعالي بلاد ما بين النهرين بقيادة (الطراح) التكريتي قائلا: (في شريعة محلتي.. شريعة القمرية ترسو بلا انقطاع صيفا وشتاءا العبرات والاكلاك قادمة من الشمال وعلى مراديها المشدودة الى الجربان بدقة ومهارة رصفت اكياس الحبوب والزبيب والتبغ والجوز وغير ذلك من الخيرات والمؤن. اذ كان النقل النهري يومذاك وسيلة يتم عن طريقها نقل البضائع بواسطة الجسور المتحركة اي الاكلاك). ثم يضيف في موضع اخر من الكتاب مبينا وظيفة احدى اركان هذه المحلة وعلاقته بعمل الاكلاك ويعني منطقة الكودي قائلا: (والكودي ساحة واسعة... كانت قبالة جامع القمرية أدركتها ثم رأيت جربان العبرات والاكلاك تدبغ وتفرش عليها لتجف وقد أخبرني المنشد عبد الفتاح معروف انها كانت في زمن العثمانيين مخزنا وعلى هذا قيل ان أصلها مأخوذ من كلمة goods الانكليزية التي تعني اصطلاحا (مخزن البضائع)[٧٢].

---

[٧٠] . بطرس حداد، (ترجمة) رحلة من اسطنبول الى البصرة سنة ١٧٨١م، المركز العلمي العربي، ص٤٣.

[٧١]. انور عبد الحميد الناصري، سوق الجديد، ص٢٣٥

[٧٢] . انور عبد الحميد، سوق الجديد محلة مضيئة، ج١، ص٣٩٨

شريعة (جوبة البكارة) بالموصل:

قدمت الأكلاك لتجارة الموصل خدمات جليلة، ولقد بين ذلك مؤرخ الموصل المرحوم سعيد الديوه جي الذي كان شاهدا ومعاصرا لاستعمال الأكلاك بقوله:(وقد أدركنا الموصل في القرن العشرين، وتجارتها لا بأس بها، فكان يردها من تركيا بنهر دجلة بوساطة الاكلاك العديد من مواد التجارة ومنها: الخشب، وأحجار المطاحن، والعسل، والجبن، والبندق، وحبة الخضراء، والبطم، والشاه بلوط، والقضامي، والسجق، والتين، والقيسي، والأجاص، وجلد الفرس، وقمرالدين، والأغنام، ونوع من الأحذية سوداء اللون تسمى بـ (السعرتية)، ثم يقول: ففي شاطئ النهر ترسو الأكلاك المنحدرة إليها من بلاد تركيا وتفرغ حمولتها في (السكلات) إن كان خشبا، أو أحجار مطاحن، وتفرغ بقية المواد في [الجمرك] الذي كان بجانب الجسر وفوقه (قهوة ذنون) التي كانت مركزا للتجار، يجتمعون بها ويتداولون ما يخص تجارتهم)[٧٣].

في جذور العلاقة بين تكريت الكلك:

لم تكن معرفة مدينة تكريت لأداة النقل النهري (الكلك) او امر تماسها معها حديثة العهد او وليدة فجر التاريخ الحديث بل ان تعرف شاطئ مدينة تكريت على (الكلك) وتأسيسه لعلائق مهنية معه قد كان لهما امتداد بعيد في الماضي ربما يصل الى ازل تاريخ مدنية تكريت ولقد استمر الى العصر العثماني حيث تعمقت هذه العلاقة وكبرت، حيث تبين لنا من خلال سبر وقائع التاريخ هذه الحقيقة بوضوح ولعل من دواعي الموضوعية الاستشهاد

[٧٣] . سعيد الديوه جي، تجارة الموصل في مختلف العصور، الدار العربية للموسوعات، (بيروت،٢٠١٤م، ص ٣٣

بأمثلة معززة. فمن خلال وصف القائد زينفون الاغريقي لمشاهداته اثناء مسيرته المضنية في سنة ٤٠١ قبل الميلاد ضمن حملة العشرة الاف التي صار يقودها بعد خسارة كبيرة امام الفرس، يظهر لنا أقدم مشهد تماس كان قد حصل ما بين تكريت وبين الكلك، اذ يقول زينفون واصفا مغادرته لارض الدور حيث المعرفة الخاسرة: (خلال مسيرة اربعة ايام عبر الصحراء تاركين دجلة على اليسار، في اليوم الاول للمسير لاحظوا مدينة كبيرة غنية تدعى (CANENAE) مشيدة على الضفة الاخرى من النهر[٧٤] . لقد جلب سكان هذه المدينة ارغفة وجبنا ونبيذا، عابرين به النهر فوق الاطواف المصنوعة من الجلود وبعدئذ من المسير جاءوا نهر الزاب فمكثوا هناك ثلاثة ايام)[٧٥].

ومن خلال رواية قصة وفاة احد علماء الاسلام في نهايات القرن السادس الهجري يظهر لنا مشهدا اخر يؤكد قدم التماس والتعارف ما بين تكريت وبين الكلك اذ جاء في كتاب ذيل تاريخ مدينة السلام للحافظ الدبيثي عن وفاة المقرئ والمحدث عبد الجبار الحصري الازجي من اهل باب الازج ما نصه :(ثم خرج الى الموصل واقام بها وروى بها وعاد منحدرا الى بغداد في كلك فعصفت عليهم ريح فصعدوا الى جانب دجلة ، فجلس عبد الجبار هذا تحت جرف فنزل عليه الجرف فهلك تحته بقرب تكريت وذلك في يوم الاربعاء

---

[٧٤] . أكد لفيف من علماء الاثار وعلى راسهم الدكتور بارنيت والدكتور جابر خليل على ان هذه المدينة لا تعدو ان تكون مدينة تكريت ولا تصح غيرها.

[٧٥] . زينفون، حملة العشرة الاف، ترجمة يعقوب افرام منصور، مكتبة بسام، الموصل، ١٩٨٥، ص١١٣

الســــــابع مـــــــن محـــــــرم ســــــنة ٥٩٧هجريــــــــة)[٧٦].
ثم قبل هذا وذاك هنالك ذكر كان قد وردني يأخذ بهذه العلاقة الى زمن ابعد وهو في ما يتضمن يشير الى امر اخر اكثر اهمية مفاده ان العلاقة بين تكريت وبين الكلك لم تكن علاقة تماس انما كانت اعمق من ذلك اذ انها كانت حرفية فلقد ساقني طلب البحث عن تاريخ تكريت الى زيارة احد الرهبان في مقر المطرانية في الكرادة في صيف عام ١٩٩٠م وخلال الاخذ والعطاء في الحوار حكى لي انه كان قد قرأ في كتاب عن تاريخ لبنان صادر في كندا ما مفاده ان رجالا من تكريت يعملون في صناعة الاكلاك قام الملك سرجون الثاني باستقدامهم الى شواطئ الشام وكلفهم بعمل اطواف من خشب الحور لكي يستخدمها في عمليات فتحه لمدن فلسطين الساحلية. وهذه الرواية على الرغم من انها منقولة شفاها من القارئ لذي هو الراهب فهي انما تعني لتكريت معلومة مهمة تضاف الى سجل التاريخ المشرق لملاحتها للاكلاك.

اصطلاحات التكارتة في مهنة الكلاكة:

ترد في منظومة عمل الكلك وقبلها في آلية صناعته وتركيبه واعداده بعض الاصطلاحات وبعض المسميات منها التي تعد اصطلاحات اسمية لبعض المواد الداخلة في البناء والتركيب من التي ورد ذكرها من قبل بعض الكتاب المعنيين بالتراث ولعل من المفيد ذكرها هنا وهي:

١. (الكار): مجموعة من الاكلاك (اسطول او قافلة) لا تقل عن خمسة ولا تزيد على عشرين كلك.

---

[٧٦] . الحافظ ابي عبد الله محمد بن الدبيثي (ت ٦٣٧هـ)، ذيل تاريخ مدينة السلام، المجلد الرابع، تحقيق الدكتور بشار عواد معروف، دار الغرب الاسلامي، بيروت، ٢٠٠٦م، ص ١٥٣

٢. (الكدد): جمع كدة وتكون عبارة عن اغصان رفيعة مفتولة مع بعضها تستخدم في ربط الاخشاب مع بعضها بدلا من الحبال.
٣. (الوكاء): الحبل الحبل الرقيق الذي يشد به فوهة (حلق) الجراب او القربة[٧٧].
٤. (الجيق): اغصان مجدولة بإحكام وطرية تقوم مقام الحبال لقدرتها على مقاومة الماء[٧٨].
٥. (التشبيط): وهو عبارة عن عملية شد اعواد بدن الكلك بواسطة اغصان لينة من الصفصاف تفتل مع بعضها بشكل حبال مطاوعة.
٦. (التركيس): وهي عملية حصر القرب المنفوخة والمحكمة الربط بين مشكبك الاخشاب للهيكل بحيث تكمن بثبات وتناسق.
٧. (العرشة): مظلة او خيمة بشكل غرفة صغيرة تبنى على سطح الكلك من الاغصان والعيدان تقي الراكب من الشمس او المطر. اورد ذكر وجودها في الكلك الرحالة نيبور
٨. (الصرماية): الرصيد المالي او كمية المال الذي يغطي تمويل رحلة الكلاكة واتجارهم.
٩. (الصوغة): وهي مفردة تكريتية تعني الهدايا التي يجلبها معه الكلاك.
١٠. السفرة: هي بلسان اهل تكريت تلفظ(السفغة) وهي الرحلة التي يقوم بها مجموعة من الكلاكة وهي مشتقة من السفر
١١. (التطبيق): وهي الطبقة التالية لطبقة الاخشاب الاساس المرصوفة ملبن الكلك.

---

[٧٧] . محمد جليل الحبوش، تكريت الحاضرة في بقايا الذاكرة، ص ٧٥

[٧٨] . نفس المصدر السابق، ص٥٧

١٢. (الملبن): وهو بدن الكلك المعمول من ربط أربع اسطوانات خشب بشكل مربع

١٣. (الشبّابة): قصبة مفتوحة من داخل تجويفها بطول نصف متر وهي تشبه الناي.

لباس اهل الاكلاك في الرحلة:

لقد كتب أكثر من باحث فلكلوري معاصر للكلاكين عن شكل ونوع الملابس التي كان يلبسونها في اثناء العمل، ولكن أفضل من اختصرها بالذكر والتوصيف هو البحاثة المرحوم شعبان رجب الشهاب حيث تكلم عنها قائلا: واما ملابس الطراح في العمل فأولها هي (الفردة): التي تصنع من جلود الخراف بعد اعدادها ودبغها بالدباغ الاصفر وهو قشر الرمان المسحوق والممزوج مع مادة الشب، وتخاط على شكل عباءة تنزل الى الركب وتستعمل في الشتاء. والثاني من هذه الملابس هي (العباءة السعدونية) التي تنسج من خيوط الصوف بخطوط، عرض الواحد منها أكثر من ١٠ سم، وهذه الخطوط تكون طولية وبلون ابيض، وتكون سميكة وتستعمل اثناء البرد. اما اللباس الرابع فهو (البشت) وهو يشبه الفروة في فصاله ولكنه ينسج من خيوط الصوف ويكون سميكا. واما اللبس الخامس فهو (الصديري) وينسج من خيوط الصوف المائل لونها الى البني ويكون سميكا كذلك. واللباس السادس هو (المقطنة) وتشبه الدميري الا نها بنصف ردن وتتخذ من قماش وبطانة مناسبة وتخاط كما يخاط اللحاف وان سبب تسميتها هذا لأنها تبطن بالقطن

بينما كان اللباس الاخر هو (الشرول) ويتخذ من القماش السميك القاتم وهو كالبنطلون الا انه عريض من الاعلى وضيق عند ملامسته للكعبين[٧٩].

مهنة الكلك، الدواعي والمعطيات:

الحقيقة ان مسالة الدواعي والمعطيات والنتائج لمهنة الكلك التي امتهنها رجال تكريت دون غيرها فإنما هي مسألة في غاية الاهمية في تاريخ هذه المهنة ولابد من التوقف عندها ودراستها لمن اراد البحث في ظلالها الاجتماعية والاقتصادية لأنها صرحة ستوضح له الكثير المبهمات في هذا المسلك الذي شكل معبرا للمقدرات الاقتصادية التي مرت بها المجتمعات التي تعاطته وهكذا وتأسيسا على ما يطرحه من اهتمامات فلعل السبب الرئيس الذي دعى التكارتة الى ولوجه واختياره قدرا مهنيا لهم هو لان موطنهم تكريت كانت قد باتت بعد دمار ممكناتها الاقتصادية من قبل التتار لا تمتلك من المقدرات اي شي، الامر الذي جعل ابناؤها يبحثون في مكان اخر عن اسباب ومنافذ لمعاشهم وبما انهم لا يمتلكون الامكانيات ولا يوفرون المقدرات ما كان امامهم الا اختيار مجال لا يتطلبها فكانت الكلاكة قدرا مهنيا لهم . واما عن المعطيات التي مخضتها مهنة الكلك المختارة هذه لابناء التكارتة فهي انها فتحت لهم الاسواق في ديار بكر والموصل واسكي كلك على مصراعيها للمتاجرة ولتداول البضائع للمتمكنين ماليا وللتجار منهم ووفرت فرص العمل لمن لا يملك الامكانات المادية بان يعمل بكده اي وفرت له فرصة العمل بالنقل النهري كونها تتناسب واحواله وظروفه وقدراته، واما ما بدر من نتائج من جراء كل ذلك فهي والحق يقال تتلخص بما يأتي

---

[٧٩] . شعبان رجب الشهاب، تكريت نافذة على التاريخ، ص٤٤٠

١. حققوا علاقات اجتماعية متينة وقوية مع المناطق التي تشكل مرافئ ومحطات في رحلة اكلاكهم فتحت لهم المجال للمصاهرة معهم.
٢. اقاموا جاليات صغيرة في اماكن الشحن واماكن التفريغ كانت لهم خير داعم ومعين في المهام اللوجستية. من خلال اسكان بعض ذويهم في تلك المناطق كما حصل في الكرخ وفي الموصل.

شريعة تكريت واكلاك الرحالة:

لقد كانت شريعة تكريت النهرية من المحطات الرئيسة بل من المنعطات المهمة في مسارات وخرائط الرحالة الاجانب وهم يجوبون نهر دجلة من اعلاه الى ادناه. ولقد جاءت مدوناتهم تشهد لها حضورها الفاعل في رحلاتهم فخلال المدة الممتدة من عام ١٥٥٣م والى عام ١٩١٤م شهدت شريعة مدينة تكريت النهرية توقف عشرات الاكلاك من التي تقل الرحالة الاجانب من علماء اثار ومستكشفين، سواء كانوا فرنسين او روس او بريطانيين او برتغاليين او المان واو هولنديين وطليان ممن صاروا يجوبون انحاء العراق طولا ولا تكاد تخلوا مذكرة او مدونة لاحدهم عن ذكره لتوقف كلكه في شاطئ تكريت قادما اليها عبر النهر من الموصل امثال جان باتيست تافرنيه وكارستن نيبور وكيوم لجان وواليس بدج وجون اشر وغيرهم ...ولسنا هنا بحاجة عرض تفاصيل كل الرحلات لأولئك الذين مروا على تكريت نهرا وتوقفوا باكلاكهم عند شاطئها بعض الساعات او الايام لذا سوف نذكر اشارات من بعض تلك الرحلات للتأكيد . فمثلا يقول الرحالة الفرنسي جن بابتيست تافرنييه الذي مر بتكريت بكلكه في العشرين من شباط عام ١٦٥٢م في طريق رحلته عبر دجلة من الموصل الى بغداد: (في اليوم العشرين ،

بقينا احدى عشرة ساعة فوق دجلة، ورسونا عند بلدة يقال لها تكريت في جهة ما بين النهرين)[٨٠] اما الرحالة الالماني كارستن نيبور الذي زار العراق في منتصف القرن الثامن عشر ثم قام برحلة نهرية بالكلك من الموصل الى بغداد فقد كتب عن مروره بتكريت وتوقفه عنها قائلا: (والسفر من الموصل الى بغداد في نهر دجلة سهل جدا والواسطة الوحيدة للسفر هو الكلك اذ لا توجد واسطة غيره ...والمسافر بطريق النهر يستطيع التوقف في تكريت وقد كانت تكريت في الازمان السالفة مدينة مشهورة)[٨١] وفي عام ١٨٦٦م زار الموصل الرحالة الفرنسي كييوم لجان ثم انحدر منها في دجلة الى بغداد ويذكر لجان في رحلته انه فضل طريق النهر في رحلته هذه أي السفر في دجلة عبر الكلك ولقد سجل في دفتر رحلته انه وصل بكلكه في ٥ آذار من السنة ١٨٦٦م الى شاطيء مدينة تكريت وقال لاعن تكريت كلام مطول استهله بالقول : تقع هذه البلدة الصغيرة على ضفة دجلة الغربية)[٨٢] ثم من الرحلات المهمة التي مرت بتكريت عبر الكلك هي رحلة عالم الاثار البريطاني ارنست الفريد واليس بدج حيث ان هذا العالم كان قد مر بتكريت على ظهر كلك مرتين وهو في طريقه نحو بغداد فمن احدها وهي التي صادفت في اذار سنة ١٨٨٩م ننقل قوله الذي سجله في مذكراته: وسرعان ما تراءى لنا من بعيد نشر من صخر يتعالى وعليه قلعة تكريت العتيقة

---

[٨٠] . بشير فرنسيس وكوركيس عواد، العراق في القرن السابع عشر كما رآه الرحالة الفرنسي تافرنييه، بغداد ١٩٤٤م، ص ٧٣.

[٨١] . محمود حسين الامين، رحلة نيبور الى العراق في القرن الثامن عشر، بغداد ١٩٦٥، ص٧٢

[٨٢] . بطرس حداد، رحلة لجان الى العرق، مجلة المورد العدد الثالث بغداد ١٩٨٣م ص ٥٨

وحصونها شاخصة فاخذ كل منا يعد العدة للتوقف عند هذه القرية الحديثة المسماة بالاسم نفسه والكائنة قرب النشز الصخري نف الذكر...)[83] واما الرحالة جون اشر الذي توقف كلكله في تكريت ايضا في رحلته من الموصل نهر فانه جاء في مذكراته ما يبين ويؤكد لنا كيف كانت العادة، انه عندما يصل الكلك الى تكريت, يتم استبدال الكلاكين باخرين, اذ يقول جون اشر في ذلك:(ان الاثنين الذين اصطحبناهم قد رجعوا عن طريق البر مسلمين عملهم الى اخرين، حيث سيقومون بمهمة اصطحابنا الى بغداد).

وهكذا دواليك هو ذكر شريعة تكريت في باقي رحلات الرحالة الاجانب نهرا.

صور حية من تاريخ الاكلاك التكريتية

على المدى الطويل لقيادة الرجل التكريتي للكلك وتسييره في عباب دجلة الزاخر التالد ضوعت براعته التي بلغت الافاق مواقف تاريخية تشكل شذرات براقة في تاريخ الملاحة النهرية العراقية وهنا نحاول ان نعرض ما تيسر منها تخليدا لروح كل تكريتي خاض غمار هذه المهنة الشريفة:

الكلّاك التكريتي والسبي الآشوري:

في لقاء مع احد الرهبان في بغداد سمعت هذه الرواية في سنة ٢٠٠٠م عندما كنت اعمل في بغداد، اذ قادتني قدماي في يوم صيفي الى مقر المطرانية في الكرادة وبعدها طرقت الباب فتحه لي رجل يلبس البياض وعلى راسه طاقيه بيضاء ايضا ، رحب بي وبعدما عرفتنه بنفسي كوني باحث في تراث تكريت وجئت ابحث عن معلومات تفيد مباحثي في تريخها ايام تمكين

---

[83] . فؤاد جميل ، رحلات الى العراق، سير واليس بدج، بغداد، ١٩٦٦م ص٣٤٠

السريان في عهد ما قبل الاسلام ادخلني ثم وبعد ان قدم لي واجب الضيافة بدأ يحكي لي معلومات تخص تاريخ تكريت في عهد ما قبل الميلاد وما قبل الاسلام وكان من بين ما رواه لي هذه الخبر المسجل والذي مفاده على لسانه جاء يقول: (قرأت في احد الكتب المطبوعة في كندا وكان عن تاريخ لبنان ، وخلال الحديث عن حملة سرجون الاشوري على اليهود في فلسطين وقيامه بسبيهم، اشارة تبين كيف ان نجارين من مدينة تكريت واعتقد انهم من الذين كانوا يتحدرون من الاصل الارامي كان قد استقدمهم سرجون الثاني ضمن حملته وهناك قام بتكليفهم بعمل (اكلاك) كان يريد استخدامها في عمليات الحصار لبعض الاماكن الساحلية المحصنة. ولا اكتمك انه من خلال الكلام الذي يذكره ذلك الكتاب يتبين انهم قد انجزوا للملك عددا كبيرا من الاكلاك والتي قام بالمناورة بها مع القلاع الساحلية وكان هذا سنة ٧١٠ ق. م)[٨٤].

نقل مدافع السلطان مراد الرابع:

روى لي المربي الفاضل المرحوم طالب مجيد طه الحارس[٨٥] نقلا عن جده قصة مفادها : ان السلطان مراد الرابع في زحفه بجيشه نحو بغداد في ١٦٣٨م كانت معه مدافع (اطواب) تجر بواسطة الثيران وعندما وصلت الى مشارف الموصل نصحه المستشارين بضرورة ان يتم شحنها بواسطة الاكلاك من شريعة الموصل حتى مشارف بغداد وذلك لكون الحيوانات التي كانت تجرها قد انهكتها عملية الجر من منطقة اسكودار في تركيا حتى الموصل فضلا على ان عملية الاستمرار بجرها برا سوف تؤخر حركية الزحف كثيرا وهكذا مال السلطان الى رأي اعوانه، فاستقدموا له لتنفيذ ذلك الاجراء جميع

---

٨٤ . مقابلة مع الراهب المسيحي ابونا يعقوب في مطرانية السرين ببغداد في عام ٢٠٠٠م

٨٥ . مقابلة المؤلف مع السيد طالب في نهاية التسعينيات من القرن المنصرم

لملاحين الذين كانوا متواجدين في شريعة الموصل التي تعد مرفأ اكلاك وكانوا جميعهم من اهل تكريت. فتم ايجازهم برغبة السلطان وعلى هذا قاموا ببناء الاكلاك التي يتناسب حجمها وعددها مع عدد وحجم المدافع وما هي ل ايام من العمل ليل نهار حتى تم بناء الاكلاك المطلوبة في المهمة ثم تم شحنها بالمدافع وانسابت عبر امواج دجلة نحو مشارف بغداد بقيادة التكارتة.

بناء جسر للسلطان عبد الحميد:

من طرائف هذه المهنة هو عمل جسر خشبي من القرب عائم في منطقة البسفور من قبل كلاكين تكارتة متمرسين في عمل وبناء الاكلاك من سكنة كرخ بغداد اذ كتب الاديب انور عبد الحميد في كتابه سوق الجديد قصة هذا الجسر قائلا :(اراد السلطان عبد الحميد الثاني ان يصنع جسرا مؤقتا(عائما) على البسفور لغرض ما ،... فكتب السلطان بطلبه هذا الى والي بغداد، وبعد طول بحث، اختير لهذا العمل الاخوان خطاب العمر التكريتي وعبد الله العمر التكريتي، وهما شقيقا صالح العمر التكريتي مختار محلة ست نفيسة. وقد ستدعي المرشحان لمقابلة الوالي واطلعا على ما يراد منهما في إستانبول فوافقا على العرض ثم شدا الرحال موفدين الى هناك. وعند وصولهما الى اسطنبول استقبل استقبل كريما ثم باشرا اعطاء التوجيهات الى الجزارين حول طريقة ذبح النعاج والخراف ليتسنى الاستفادة من جلودها، وكانت الاوامر السلطانية قد صدرت بتنفيذ طلبات الخبيرين بلا ابطاء. وبعد ان هيء كل شيء واحضرت المواد بوشر العمل، وحضر السلطان عبد الحميد مرتين ليطلع ويتابع مراحل التنفيذ واخيرا اكتمل بناء الاكلاك وجيء بألواح الخشب التي صفت عليها بانتظام ثم فرش عليها السجاد، وابلغ السلطان بان المشروع قد انجز وأصبح جاهزا للافتتاح فاتخذت الترتيبات لذلك وحدد موعد افتتاحه

وعنده جاء السلطان عبد الحميد يحف به كبار رجال الدولة وافتتح الجسر على أنغام الموسيقى التي الحانها يتردد صداها على امواج البسفور. ثم امر السلطان بصنع مداليتين للصانعين الخبيرين وحدد موعد التكريم في قصر السلطان واثناء حفلة العشاء التي اقامها السلطان لشكر خبيري التجسير، جاء من يهمس في اذن السلطان ان ابنته ترغب ان يعمل لها كلك صغير تلهو به في بحيرة القصر، لذا كان لابد ان تتأخر العودة الى بغداد حتى يتم صنع الكلك الصغير. وبعد اتمامه غادرا إستانبول تحف بهما آيات الشكر والعرفان وكل منهما يحمل ميدالية جميلة كتب في وسطها (صداقت، حميمت، غيرت) مع فرمان يقضي بتناول كل منهما راتبا شهريا مقداره ليرة واحدة مدى الحياة اما الحفاوة التي استقبل بها الصانعان عند وصولهما الى بغداد والتكريم الذي لقياه من الاهل والاقارب والاصدقاء فشيء ليس الى وصفه من سبيل اما الايدي التي قلبت المداليتان فلا تحصى عدتها)[٨٦].

كلاكة تكريت واصلاح المرافئ:

كان العرف السائد عند كلاكي تكريت وملاكيها من التجار واهل المصالح ايام العهد العثماني هو ان تكون مسؤولية ادامة مناطق المرور والعبور والرسو لاكلاكهم الماخرة من الموصل الى بغداد من مسؤوليتهم وضمن عنايتهم لما للمسألة من تأثير على مصالح رحلاتهم النهرية، لذا فانهم دائما ما كانوا يقومون بعمليات اصلاح وترميم تتطلبها احوال الطريق لاكلاكهم. ولعل من بين تلك العمليات تلك التي تمت في عام ١٨٨١م وكانت نفقاتها كما بينت وثيقة محررة بصددها توزع على المحررين لها والذين هم من

---

[٨٦] . انور عبد الحميد، سوق الجديد محلة مضيئة من الجانب الغربي ببغداد، ص٢٣٦

ملاكي الاكلاك ومموليها من تكارتة البو ناصر. حيث جاء بهذه الوثيقة المصدقة من قبل لفيف من المتقدمين في عشيرة البو ناصر التكريتية، التعهد بنفقات اصلاح سدة الدجيل الواقعة في طريق مرور اكلاكهم وكان نصها يقول: (وجه تحرير هذا السند ... هو اننا المتقدمين في عشيرة البو ناصر المحررة اسماءنا بالسند نقر ونعترف اقرارا واعترافا بان كراوي الجربان والمجاديف وسائر المقتضى لنقل الحطب لسدة نهر الدجيل على كافة هذه العشيرة على السوية وحررنا السند ليكون حجة علينا وقت الحاجة). وكان من بين الموقعين والد جدي لأبي حسين العليوي الذي يظهر أسفل السند.

نقل سيارات الدبلوماسيين:

حكى لي الباحث في التراث الشعبي التكريتي الاستاذ عواد حميد العلي، كيف ان والده كان قد حدثه عن قيامه واصحابه الطراحين في الكلك بنقل سيارة أحد المستشرقين الالمان الذي كان يريد نقلها نهرا من الموصل الى بغداد، حيث انهم وبعد طلبه منهم قد قاموا بتحميل سيارته الصالون الصغيرة تلك على ظهر الكلك وربطوها بشكل محكم بالحبال وساروا بها حتى شريعة القمرية في بغداد وكان ذلك قد حدث قبل نشوب الحرب العظمى الاولى.

التكارتة في صنف النقل النهري:

حكى لي الباحث في التاريخ الاستاذ عامر حمزة البراك انه كان قد سمع من لسان الشيخ ذاكر حسن الحميدو الذي كان قد عمل في صباه في الكلك بمعية والده الذي كانت مهنته طراح رسمي، انه قد أدرك كيف ان المسؤول عن السوق الى الخدمة الاجبارية في الجيش قد كان عندما يعرض عليه تكريتي فانه يحيله الى صنف النقلية النهرية لمهارتهم بالأمر، حيث كانت

هناك طائفة تستخدم في تسيير الاكلاك التابعة للقوات العثمانية من التي كنت مخصصة لنقل العتاد والمؤن والمدافع للجيش في حركاته وتنقلاته.

الكلك يسهم في الدفاع عن تكريت:

ولعل من الحكايا التي لما تبرح تلوكها السنة السمار في الليالي المقمرة هي قصة تلاحم اهالي تكريت في تصديهم لغزو كان قادما نحوهم من طوايا الصحراء، وكان للكلك مشاركة في ملحمة التصدي. اذ روى لي المرحوم عارف السعيد والمرحوم علي رشاد النقيب فضلا على المرحوم بهاء الحاجم كيف ان عملية التصدي هذه قد اقتضت استخدام مدفع قديم (طوب) كان متروك في موضع ما بتكريت، مما بات الامر يتطلب عتاد له (دان) الحال الذي دعى الى ارسال احدهم نحو منطقة التون كوبري (القنطرة) بأعالي الزاب باحثا عن المطلوب هناك، ثم ما هي الا ايام حتى تم للموفد تامين دانة واحدة فقط فقام بجلبها على مهب السرعة عن طريق كلك لتكارتة كان قد تهيا له هناك، وبذلك اوصل الدانة التي كان لها فعل حاسم في قصة طريفة اشبه بالاسطورة، وهكذا سجل التاريخ (للكلك) اسهامه في ملحمة التصدي والدفاع عن حرمة تكريت. وللعلم ان الرامي التكريتي الذي نجح في رمي الدانة الوحيدة بالمدفع المعطوب فكان برميته الخلاص الاسطوري على حسب ما ذكره لي الرواة المذكورين آنفا هو: السكماني حسين العليوي الابراهيم من عشيرة البو ناصر. الذي مكنه الله تعالى من ان ينجح في تسديد الطوب بالدرجة التي جعلت الدانة الفريدة تقع على خيمة رئيس القوم المهاجمين ما جعل القوم يتوجسون خيفة من الحال ويسارعون في الابتعاد عن تكريت.

المصادر والمراجع

١. احمد سوسة، تاريخ حضارة وادي الرفدين، بغداد ١٩٩٥.

٢. انور عبد الحميد الناصري، سوق الجديد، بغداد، ج١ القسم الاول، ١٩٩٠م؛ وج٤١ القسم الرابع ٢٠٠١م.

٣. بطرس حداد، رحلة لجان الى العراق ١٨٦٦م، مجلة المورد العدد الثالث، بغداد ١٩٨٣م.

٤. جاكسون، مشاهدات بريطاني في العراق سنة ١٧٩٧م، ترجمة سليم طه التكريتي، بغداد. بلا

٥. جان دي تيفنو، مقتطفات من رحلة تيفنو الى العراق في القرن السابع عشر، ترجمة بطرس حداد، مجلة بين النهرين، العدد٨، السنة الثانية.

٦. جيمس بكنغهام، رحلتي الى العراق سنة ١٨١٦م، ترجمة سليم طه التكريتي، ح١، بغداد ١٩٦٨م.

٧. جيمس بيلي فريزر، رحلة فريزر الى بغداد في سنة ١٨٣٤م، ترجمة جعفر خياط، بغداد ١٩٦٤م.

٨. حاتم الغثيث، تكريت رحيق الذاكرة، الخرطوم – السودان ٢٠١٦م.

٩. حسين السميط، تكريت في ذاكرة الاجيال، دار الابداع، ٢٠١٧م.

١٠. حسين ظاهر حمود، التجارة في العصر البابلي القديم، اطروحة دكتوراة، كلية الآداب، جامعة الموصل، ١٩٨٥.

١١. سعيد الديوه جي، تجارة الموصل في مختلف العصور، الدار العربية للموسوعات، بيروت،٢٠١٤ م.

١٢. سليم طه التكريتي، الكلك كيف يصنع ويستخدم، مجلة التراث الشعبي، العدد١١، ١٢ لسنة ١٩٧١م.

١٣. CAD ,S, vol .17, p . 164.

١٤. Claudius james rich . narrative of a residence in koordistan on the site ancient

١٥. شعبان رجب الشهاب، الاكلاك مهنة فلكلورية نهرية، مجلة التراث الشعبي، العدد٧، بغداد، ١٩٧٥.

١٦. شعبان رجب الشهاب، وانسابت الاكلاك، موسوعة مدينة تكريت، المجلد الخامس.١٩٩٨م.

١٧. شعبان رجب الشهاب، تكريت نافذة على التاريخ، دار أمجد، عمان ٢٠١٦م

١٨. صلاح سليم، النقل النهري في العراق في العهد العثماني، ملاحق جريدة المدى، العدد المنشور في ٢١/٠٧/٢٠١٣.

١٩. طه باقر، من تراثنا اللغوي القديم، دار الوراق، لندن. بلا

٢٠. الدكتور عادل دهش، ملامح عامة من التاريخ الاقتصادي لمنطقة تكريت، موسوعة مدينة تكريت، ج٥، بغداد ،١٩٩٨

٢١. عامر بلو اسماعيل، الاكلاك في الموصل مطلع القرن العشرين، دراسات موصلية، العدد ٥٢، آب ٢٠١٩م.

٢٢. عامر بلو اسماعيل، الاكلاك في الموصل من خلال كتب الرحلات، مجلة دراسيات موصلية، العدد ٢٦، لسنة ٢٠٠٩م.

٢٣. عبد العزيز حبيب، وسائل النقل النهرية، مجلة لتراث الشعبي العدد ١٢، بغداد، ١٩٧٧.

٢٤. عبد الكريم عبد الوهاب الالوسي، تكريت في التاريخ الادب، مطبعة الاديب، بغداد ١٩٧١م

٢٥. علاء كاظم نورس، تكريت في كتابات لرحالة الاجانب- موسوعة مدينة تكريت، المجلد الرابع، ١٩٩٧م.
٢٦. علي جبار عزيز مجيد الطائي، تأثير الحروب الخارجية في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المملكة الآشورية الحديثة ٩١١-٦١٢ق.م، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة (واسط: ٢٠١١).
٢٧. عماد عبد السلام رؤوف، الحياة الاقتصادية في تكريت ابان العصر العثماني، موسوعة مدينة تكريت، ج٥، بغداد، ١٩٩٨م
٢٨. عواد حميد العلي، تكريت المكان والاثر، دار تموز – دمشق، ٢٠١٢م.
٢٩. ليونهارت راوولف، رحلة المشرق سنة ١٥٧٣م، ترجمة سليم طه التكريتي، دار الحرية للطباعة، بغداد ١٩٧٨م.
٣٠. مجموعة مؤلفين، موسوعة مدينة تكريت، المجلدين ٥ و٦، بغداد، ١٩٩٧- ١٩٩٥.
٣١. محمد جليل الحبوش، تكريت الحاضرة في بقايا الذاكرة، بغداد، ١٩٩٠م.
٣٢. وليم هوود، رحلة الى ما بين النهرين في مطلع القرن التاسع عشر، ترجمة البير ابونا، مجلة بين النهرين، العدد الخامس، السنة الثانية، ١٩٧٤.
٣٣. Nineveh. London. 1836. P128
٣٤. Nora cubie. road to Nineveh. London. 1965. p59

٣٥. ياسر هاشم حسين الحمداني، وسائط النقل في العراق القديم، رسالة ماجستير، كلية الادب – جامعة الموصل، ٢٠٠٢م.

المقابلات والمهاتفات الشخصية

١. مقابلة مع السيد فائق حسن السينو وهو معلم متقاعد من مواليد تكريت ١٩٤٢م.
٢. مقابلة مع المرحوم الشيخ ذاكر حسن الحميدو وهو شخصية تكريتية معروفة ومن مواليد تكريت ١٩٢٥م
٣. مقابلة مع الباحث التراثي الاستاذ عواد حميد العلي الحديثي وهو مؤلف وله كتاب في تراث تكريت.
٤. مهاتفة مع الاستاذ عبد القادر عز الدين المصطاف / وهو تربوي تكريتي متقاعد وكاتب في التراث العربي والمحلي.
٥. مهاتفة مع الاستاذ المرحوم حسين السميط / تربوي متقاعد وكاتب في الادب الشعبي ومؤلف في تراث تكريت.
٦. مقابلة مع الباحث في التاريخ والتراث العربي الاسلامي الاستاذ عامر حمزة البرك / وهو باحث تكريتي له اثار مطبوعة.
٧. مهاتفة مع الاستاذ الدكتور ناجي التكريتي/ وهو فيلسوف وكاتب واديب ومن مواليد مدينة تكريت.
٨. مهاتفة مع الاديب رياض جابر مرعي التكريتي وهو موثق صوري وتلفزيوني للتراث الشعبي في تكريت.

المحتويات

سطور في تاريخ تكريت

تعد مدينة تكريت، بلدة عتيقة، ضاربة الجذور في السفر المدني لبلاد الرافدين العريقة، ولعل امتداد وجودها يصل إلى عصر دويلات المدن.

فهي بتعريفها المدني؛ انما هي مدينة رافدينية لها صيت واهمية، ازلية في تاريخها الحضري، ونفيسة بتراثها الثقافي والديني والاجتماعي والطبيعي.

وهي بتعريفها الجيوحضري فإنما هي (مدينة قلاعية) نهرينية، لها تأثير ولها ا، متوسطة الحجم، ثابتة المساحة، متنعمة الحال، خيراتها من الزراعة والتجارة وفيرة، وهي تلاعية الساحة ومناخها وطقسها يمتازان بالاعتدال.

اما في تعريفها الحضاري فهي من المدائن التي عرفت صناعة الفخار حتى انها تميزت بنوع منه واشتهرت به بين البلدان مثلما هي من المدائن التي عرفت نوع من النقل النهري وهو النقل بالاكلاك حتى انها لتكاد ان تحتكره وان يعد وجوده مرتبطا بوجودها وهذا كان في زمنها التليد اما في الزمن الذي يليه في التلادة فأنها به تعد اول موقع حضري انطلقت منه شرارة التأليف في لغة الضاد. فضلا على انها في العصور الإسلامية الوسيطة كانت قد شكلت مركزا فكريا وثقافيا حضاريا، يشار له بالبنان ومركز تجاريا مهما تسير نحوه الركبان. انها بلدة ثابتة الموقع على الضفة الغربية لنهر دجلة الخالد، في موضع وسط من أرض العراق، تتوسط الطريق الرئيس الموصل بين بغداد والموصل، فتبعد عن بغداد بنحو ١٦٥ كم شمالا، وتبعد عن الموصل بنحو ٢٤٠ كم جنوبا، وهي إلى بغداد أقرب منها إلى الموصل، وموضعها مخدد، تتخلله بعض من الوهاد والتلاع وتحيط فيه بعض الوديان والشعاب.

وهي اليوم المركز الإداري لمحافظة تتسمى بـ(صلاح الدين)، وتعد إحدى محافظات الوسط الجغرافي والمنطقة شبه المتموجة لجمهورية العراق. كما وانها اليوم القصبة الإدارية العصرية الاصيلة النهضة، ذات الحس المستقبلي والبصمة التاريخية. وقبل هذا وذاك كان قد عرف سفرها المدني الجليل والطويل، عددا من الصفات الإدارية الحضرية وعناوين المستويات المدنية.

وهي من الناحية الحضارية تعد من المدن غير المعروف فجر مدنيتها، فلا أحد قد استطاع لحد هذا اليوم تحديد مبتدأ قيامها، كونها مرت في أدوار حضارية وتاريخية موغلة في القدم، ومتنوعة في الحال، لعل من أهمها أدوار العصور الحجرية والتي هي من عصور ما قبل التاريخ.

بيد انه قد جاء القول عنها كونها رابع مدينة بنيت بعد الطوفان[٨٧] وكونها تقلبت عليها الأيادي، وأن آثار المباني التي شيدت فيها وبناء الهياكل والمسارح والميادين والحمامات المطمورة اليوم بالتلال . والأطلال الشاخصة الجميلة الشأن والعمران تنطق بعظم بناتها كما وتشهد على ثروة أصحابها ورقي وتنعم حياتهم التي كانت.

كانت إبان العهود الحضارية المتقدمة للأكديين ثم للآشوريين فالبابليين مستوطنا مدنيا معروفا بذات اسمها اليوم تقريبا: (تكريتا –أين).[٨٨]

أما عن معنى اسمها الحالي (تكريت) وسبب تسميتها به، فقد اختلف فيه اهل الاثار والتاريخ . مما يعني أن لهذا الاسم بعدا مدنيا موغلا جدا في التاريخ. وأن معناه الذي ينطوي عليه مازال يحتاج إلى عمق نظر وتدارس من قبل المختصين في القراءات القديمة. فربما يكون يعني: (الحصن أو الثغر) أو ما

---

[٨٧]. ذكر هذا الخبر عبد الكريم الالوسي في كتابه (تكريت في التاريخ والادب).

[٨٨]. ينظر كتابنا: تاريخ تكريت في عصور ما قبل الإسلام.

يقارب ذلك من معاني لها علاقة بحصن المدينة الذي يشكل نواتها الاولى وهذا ما رجحته شخصيا في مباحثي ودراساتي التي كتبتها حول تاريخها[٨٩].
أن تكريت ظهرت واشتهرت بمستوى مدينة منذ فجر العهود الآشورية والبابلية كما يستدل من الأخبار التاريخية. وكان ذكرها يأتي أحيانا بذكر قلعتها كدالة عليها وأحيانا بذكرها كمدينة دون قلعتها. وفي أحيان أخر يأتي اسمها المدني الذي رافق سفرها الطويل مقرونا مع اسمها القلاعي الدال عليها. ثم توالى ذكرها أو ذكر قلعتها في أخبار الأزمنة اللاحقة المتعاقبة سواء كان ذلك ضمن حوليات (مدونات) الملوك أو ضمن الرقم الطينية الإخبارية أو الاقتصادية أو الدينية أو العسكرية للدول التي قامت عبر وادي الرافدين.
أما إذا أردنا تتبع أخبارها في الكتابات الكلاسيكية القديمة أو في مدونات المستشرقين المحدثين من التي وثقت أخبار العراق القديم وأخبار الجزيرة الفراتية فأننا سوف نجد تعزيزا وتأكيدا لكل ما ذكرنا آنفا. إذ يذكر صموئيل كريمرز في تقريره ألاثري: أن العالم الجغرافي والفلكي اليوناني بطليموس الذي كان حيا في حدود منتصف القرن الثاني الميلادي ذكر تكريت في جغرافيته الخاصة بالمدن القديمة بالنسبة إلى عصره تحت تسمية (برتا- baritta). وأكد هذا الذكر كل الذين ترجموا أعمال بطليموس أو نقلوا عنها ومنهم البلداني العربي ياقوت الحموي في كتابه معجم البلدان. كما أن العالم والمؤرخ اليوناني إيمانوس ماركيلينوس الذي عاش في القرن الرابع الميلادي أطلق في كتاباته على مدينة تكريت اسم (فرتة-virta) وأشار إلى أنها من المدن القديمة بالنسبة إلى عهده. ولقد أشارت إلى شيء من هذا دائرة المعارف الإسلامية في مادة تكريت كما وذكرت عنها أنها المدينة التي ذاع

---
[٨٩] . ينظر كتابنا السابق.

صيتها في زمان الآشوريين وهي تحمل نفس اسمها الحالي مقرونا باسم القلعة (برتة) أو(برتا). وأن معنى اسمها ينطوي على اسم لإحدى القبائل التي سكنتها والتي اشتهرت بـ(ايتوءا) أو باسم برتايا أي أهل القلعة وذكرت عنها أنها وردت في أطلس قديم باسم (برثة).

وعندما دخلت إلى تكريت الديانة المسيحية في القرن الميلادي الأول اكتسبت الهوية السريانية ورشحت لتكون محور الدعوة للأمر السماوي المذكور ثم لتصبح به في مطلع القرن الخامس الميلادي(٥٥٩ميلادي) العاصمة الدينية للسريان الشرقيين بعد أن آل أمر الجثلقة الشرقية إلى القديس مار أحودامة الذي جاء عنه أنه تكريتي. على الرغم من انه عدها مركز دعوته التبشيرية.

وهكذا رسخت أهمية تكريت في العام المذكور وبذل أهلها جهودا في محاربة الهيمنة الساسانية حتى كان من جراء ذلك أن حكم كسرى أنوشروان على أهلها بالموت او الاجلاء .

وبعد أن سقطت مدينة الحضر كانت قد خلفتها تكريت في دورها المدني وفي وظيفتها التجارية وأهميتها الجيوستراتيجية مما جعلها تشتهر بسمة (تجريت) كما جاء يزعم مشاهير كتاب السريان.

لقد كانت تكريت في الدور الساساني المنوه عنه آنفا من المدن المهمة فقد ذكر ياقوت الحموي نقلا عن العباس بن يحيى التكريتي:(أن بعض ملوك الفرس كان قد عمر قلعتها (أي جددها ورممها) فجعل فيها مسالح وربايا وعيون). ثم عندما آلت إلى الرومان تأسست فيها الهياكل والمسارح والعمد الضخمة والمباني والعمائر الباسقة التي تشرف على دجلة حتى ضاهت بعلبك وديار بكر كما يورد الكرملي.

وبعد دورات لدولاب رياح الاحتلالات والتسلط الأجنبي المختلفة الأشكال أمثال الاحتلال السلوقي والفرثي والساساني ثم الروماني من التي جثمت عليها في فترات ما قبل الإسلام. وجعلت من أرضها ميدانا داميا للصراع فيما بينها. فتحت تكريت فتحا إسلاميا فتنشق سكانها من العرب ومن معهم من بقايا الآراميين أريج الإسلام الزاكي في عهد الخليفة الفاروق عمر بن الخطاب رضي الله عنه وبالتحديد في ١حزيران من عام ١٦ هجري[٩٠] ، على يد فرقة من جيش الفتح العربي الإسلامي للعراق والجزيرة قادها الصحابي الجليل عبد الله بن المعتم العبسي تنفيذا لأمر الخليفة الفاروق القائد رضي الله عنه. وبذلك أضحت تكريت قاعدة لجيوش الفتح الإسلامي المتجهة من المدائن نحو شمال العراق ونحو الشرق، كما وأصبحت مفتاح الموصل وشمالها والجزيرة الفراتية وشرقها ، ثم ما فتأت أن خلعت عليها مؤسسة الخلافة الراشدة صفة (كورة) وهي مستوى بلدي أعلى من قرية واقل من مدينة وباتت تتبع الموصل من الجزيرة.

وفي عهد الدولة الأموية أضحت من أعمال ولاية يحكمها عامل عربي أسوة بباقي الإعمال الأخرى وكانت كثيرة الموارد. والخراج يجمع منها ويرسل إلى مقر الخلافة في دمشق. كما وكانت مستقرا مناسبا وملاذا آمنا للمعزولين من الحكام وذلك لتجاوزها الآثار التي كانت قد تركتها الحركات المصطرعة.

وفي العهد العباسي وهو عهد الإشراق الحضاري لدولة الإسلام الزاهرة بدت تكريت أوفر نصيبا من غيرها من المدائن في الاهتمام والأهمية في كافة النواحي الحضرية والمدنية وخاصة بعد أن أضحت سامراء حاضرة الدولة الإسلامية، إذ حكمها عدد من الأصحاب والمقربين لمؤسسة الخلافة كما

---

[٩٠] . ينظر كتابنا: الفتح الإسلامي لمدينة تكريت.

والتزمها مباشرة عدد من الخلفاء العباسيين المتأخرين ومنهم الخليفة القائم بالله والخليفة الناصر لدين الله والخليفة المستنصر بالله فغصت بالخلق من شتى الأعراق والجهات وحفلت بالمساجد والمصانع الحرفية والأسواق والحمامات. واهتمت ببناء المدارس الفقهية والربط ودور الحديث ودور قراءة وتحفيظ القرآن الكريم [٩١]. وكان لها دور وإسهام في ازدهار الحركة الفكرية الإسلامية بواسطة العديد من العلماء الذين أنجبتهم والذين نبغوا وبرعوا في فنون الفكر والمعرفة المختلفة ولقد تباهت بأسماء معينة من العلماء الأعلام من الذين أشارت إليهم المصادر والمراجع ولاسيما كتب التاريخ والتراجم والبلدان أمثال أبو النجيب عبد الرحمن ناظر المدرسة المستنصرية وعبد الله بن سويدة وأبو تمام كامل بن سالم وميسور بن محمد والقاضي تاج الدين يحيى بن القاسم وابن البديع وابن باقا وأبو شاكر الفقير. كما واعتزت ببعض المؤسسات الفكرية التعليمية كدار الحديث التي شيدت فيها والتي عدها المؤرخون المحدثون من أقدم دور الحديث الشريف. كونها سبقت دار الحديث الكاملية في مصر [٩٢] . فضلا عن أنها عدت إحدى أهم دور سك النقود والعملات وأوثقها في الدولة الإسلامية، وان الدنانير التي جاءت تحمل اسمها صراحة (تكريت) مقرونا باسم المتغلب عليها من التي يحتفظ فيها المتحف العراقي اليوم لخير دليل على ذلك. كما وكانت من أهم مدن صناعة الفخاريات (الباربوتين) والزجاجيات الملونة والتحف الخشبية المنقوشة والموشاة والمينا فضلا عن أنها كانت المبتدعة لفن النقش على الجدران

---

[٩١] . ينظر كتابنا: المدارس التكريتية في عهود الدولة العربية الإسلامية

[٩٢] . ينظر الهامش السابق.

المعروف اليوم بالنقش المغربي بيد أن الذي سوقه إلى المغرب إحدى الفرق المغربية التي استقدمها المعتصم واسكنها عند تكريت حينا.

كذلك عدت في العصر المذكور من ضمن المنطقة الغنية اقتصاديا ذات الإيرادات الوفيرة التي تشمل جبايات خراج الأرض وأعشار التجارة وكيف لا وهي التي كانت تمتلك مجموعة من الأنهر والقنوات لأمور الري والزراعة فضلا عن أنها تقع على الحد الشرقي لمنطقة ديمية الإرواء مما جعل الزراعة تكون الحرفة الاولى لسكانها وليس من دليل على اتساع الزراعة فيها أفضل من قيمة الخراج المستحصل منها إذ أنه كان كبيرا جدا إذا ما قارناه بخراج مدن اخرى في الدولة ممن تمارس فيها حرفة الزراعة أيضا. فلقد بلغ خراج تكريت عام ٢٣٤هجري ٧٠٠,٨٤٩ ألف درهم ثم ازداد بعد نيف من السنين ليضحى ٩٠٠ ألف درهم. وان أشهر المحاصيل التي كانت تنتجها هي البطيخ والسمسم فضلا عن الحبوب كالقمح والشعير. كذلك أنها اشتهرت أيضا بتربية الماشية الأغنام الذي هيأ لها إنتاج الأصواف الجيدة بوفرة.

أما الصناعة فيها فكانت تقوم على الإنتاج الزراعي بالدرجة الاولى وترتبط به وبالإنتاج الحيواني إذ اشتهرت بصناعة غزل الصوف وكان صوفها من أفضل الأصواف في سوق الدولة العربية الإسلامية برمتها وهو يأتي في المرتبة الثالثة في الجودة بعد صوف مصر وصوف أرمينية كما جاء في بعض المصادر. وأما التجارة فيها فإن لموقعها الأرضي أثرا مهما وواضحا على أن تكون سوقا تجارية عامرة ومحطة لاستراحة القوافل البرية منها والنهرية التي تستخدم (الاكلاك) وهي الوسائل النهرية التي اشتهر أبناء تكريت في تسييرها عبر دجلة على مدار التاريخ. مما جعل وصفها في رحلة ابن جبير بأنها مدينة :(واسعة حفيلة بالأسواق).

ولقد ذكرها وأطنب في وصفها عدد كبير من المؤرخين والجغرافيين والبلدانيين كان منهم ابن جبير الذي قال فيها: (هي مدينة كبيرة واسعة الأرجاء، فسيحة الساحة ، حفيلة الأسواق، كثيرة المساجد، غاصة بالخلق، أهلها أحسن أخلاقا وقسطا في الموازين.. ودجلة منها في جوفها ولها قلعة حصينة على الشط هي قصبتها المنيعة ويطيف بالبلد سور قد اثر الوهن فيه وهي من المدن العتيقة المذكورة). ومنهم أبو الفدا صاحب تقويم البلدان الذي قال عنها: (وتكريت آخر مدن الجزيرة مما يلي العراق وهي على غربي دجلة في بر الموصل وبينهما ستة أيام وقلعتها الآن خراب). وأيضا ابن حوقل صاحب صورة الأرض الذي قال فيها: (ومدينة تكريت على غربي دجلة .... مطلة على جبل عظيم شاهق وعلى ظهر هذا الجبل منها الموضع المعروف بالقلعة وكانت حصنا ذا مساكن ومحال يشملها سور حصين وهي قديمة أزلية لم تتغير أبنيتها وثاقة وجلدا وأبنيتهم بالجص والحجر والآجر والحصى). وكذلك ابن بطوطة صاحب تحفة النظار الذي قال فيها :(وهي مدينة كبيرة فسيحة الأرجاء مليحة الأسواق كثيرة الجوامع وأهلها موصوفين بحسن الأخلاق والدجلة من الجهة الشمالية منها ولها قلعة حصينة على شط الدجلة والمدينة عتيقة البناء عليها سور يطيف بها). وأما ياقوت الحموي صاحب معجم البلدان فقال عنها :(تكريت بفتح التاء والعامة يكسرونها بلدة مشهورة بين بغداد والموصل وهي إلى بغداد أقرب بينها وبين بغداد ثلاثون فرسخا ولها قلعة حصينة في طرفها الأعلى راكبة على دجلة وهي غربي دجلة وفي كتاب الملحمة المنسوب إلى بطليموس مدينة تكريت طولها ثمان وتسعون درجة وأربعون دقيقة وعرضها سبع وثلاثون درجة وثلاث دقائق). وأيضا المقدسي صاحب كتاب أحسن التقاسيم الذي قال عنها: (مدينة كبيرة

معدن السمسم وصناع الصوف). وكذلك ابن عبد الحق صاحب مراصد الاطلاع الذي قال عنها: (تكريت بلد مشهور بين بغداد والموصل في غربي دجلة ولها قلعة حصينة أحد جوانبها إلى دجلة) وشمس الدين الأنصاري صاحب نخبة الدهر الذي قال عنها: (ومدينة تكريت وهي على جبل مطل .... ولها نهر). والبلداني العباسي المجهول الذي يؤول عام ٣٧٢هجري صاحب كتاب حدود العالم الذي قال عنها: (مدينة على الحد ما بين الجزيرة والعراق، عامرة، نزهة ذات نعمة). وحمد الله المستوفي الذي قال عنها:(وتكريت فيها سور محيطه ستة آلاف خطوة وأبراجه مكينة). وهكذا الحال مع ابن الفقيه الهمداني وابن رسته وابن خرداذبة والإصطخري وابن سرابيون (سهراب) والحميري وشمس الدين الأنصاري والبكري والعمري وغيرهم من الذين ذكروا أشياء عن أحوالها وموقعها في مدوناتهم ومصنفاتهم.

أما أخبار الأعلام من أبناءها فلقد كان لهم حضور جلي في كتب طبقات الأعلام والتراجم والرجال فمثلا يقول السمعاني في كتاب الأنساب عن أعلام تكريت: (خرج منها جماعة من العلماء والمحدثين). وأما ياقوت الحموي فيقول في معجم الأدباء: (ينسب إليها من أهل العلم والرواية جماعة).

ولقد وسمت تكريت بصفة دزدارية أو مستحفظه إي محافظة في العهد الأخير لدولة بني العباس وبالتحديد في عهد تغلب السلاجقة على إقليم العراق. وكان لها في هذا العهد شأن وأثر كبيرين. مثلما كانت لها حظوة ومأثرة بالغتين بصفة أنها كانت معقلا من المعاقل السلجوقية المهمة والفاعلة. ولعل ما تبقى من آثارها وتاريخها عن هذا العهد لهو دليل واضح على ذلك. ولقد ظلت تكريت في كنف الحكم الإسلامي مدة طويلة من الزمن وقد توافرت عليها أسباب الحياة الرغيدة ونعمت في بحبوحة من الرفاه

وأصبحت قلعة عربية إسلامية لكن الزمان أدار لها ظهره فطالتها يد التقتيل والتدمير والتخريب على يد المغول بقيادة الخان هولاكو الباغي ، ثم على يد التتار بقيادة تيمورلنك الباغي. وأمست في فترتي تسلط المغول والتتار المتعاقبتين بلدة صغيرة على الرغم من أنها كانت ذات أهمية من الناحية السوقية بالنسبة لمجابهة الغزاة إذ عدت مدينة متوسطة لها حاكم بدرجة أمير كما وعدت إحدى أهم قواعد المقاومة العربية الإسلامية ضد وجود هؤلاء الغزاة كذلك عدت معقلا للثوار ومأوى للأحرار. ولقد تحدث عن أمر تيمورلنك مع تكريت العلامة ابن خلدون في تاريخه بقوله: (وقد كان بعدما استولى تيمور على بغداد زحف بعساكره إلى تكريت مأوى المخالفين وأناخ عليها بجموعه أربعين يوما فحاصرها حتى نزلوا على حكمه وقتل ما قتل منهم ثم خربها وأقفرها وانتشرت عساكره في ديار بكر إلى الرها). أما صاحب كتاب عجائب المقدور في أخبار تيمور فكتب عن تكريت يقول: (أن تيمور في أول هذه السنة ٧٩٥ سار بنفسه وعساكره إلى تكريت وحاصرها في بقية المحرم كله ودخلها عنوة في آخر الشهر فقتل صاحبها وبنى من رؤوس القتلى مئذنتين وثلاث قباب وخربت البلد حتى صارت نفرة وأثخن في قتل الرجال وأسر النساء والأطفال). وعلى هذه الصورة المؤسفة عفت تكريت بعد أن جالدت عوامل الدهر سنين واحايين .

ثم عاودت النهوض من جديد في مبتدأ فترة حكم العثمانيين للعراق فأصبحت في العهد العثماني الأول (سنجق بكي) أي محافظة أو لواء تتبع ايالة الرقة ثم ولاية الموصل شأنها بذلك شأن أسكي موصل وكشاف وباتت يحكمها أمير يحمل لقب بك. كما وباتت تتبع لها المنطقة الممتدة من منطقة سميكة (الدجيل) إلى منطقة الفتحة عند حمرين كما وتعسكر فيها قوة من الجيش

العثماني بمستوى لواء على ما يذكر نيبور في رحلته. وبقيت تكريت بدرجة (لواء) سنجق خلال الفترة ١٥١٨م-١٨٧٢م[٩٣]وكانت تتأرجح في التبعية الإدارية بين ولايات الرقة فالموصل وبغداد فمثلا أنها وفق إحدى الوثائق التي تعود للفترة ١٥٦٣م-١٥٧٤م كانت سنجق يتبع ولاية الموصل وحسب سالنامة عام ١٨٤٩م كانت سنجق يتبع ايالة بغداد. ثم بعد أن انتهى الدور غير المباشر في الحكم أي بعد أن أعاد مدحت باشا (١٨٦٩-١٨٧٢) تنظيم الإدارة في العراق وتأسيس الحكم المباشر فيه اعيد النظر في مستوى تكريت الإداري فألغيت درجة (سنجق) التي كانت تتمتع بها. ورسمت بدرجة ناحية تابعة لقضاء سامراء في (١٨٧٢) وبقيت على مستواها المذكور حتى نهاية العهد العثماني ترتبط فيها عدة قرى منها إمام دور (الدور) ودجيل (سميكة) وبلد وعوجا (العوجة) وكانت في هذه الفترة تمتلك جيش محلي باسم (عسكر تكريت). كما وكانت في عهد السلطان العثماني عبد الحميد الثاني مقرا لنقيب أشراف الخمس بلدات والتي هي (سامراء وتكريت وبلد والدور وسميكة) بعد أن انتخب احد ساداتها وهو احمد حمدي الناصري نقيبا لأشراف الخمس بلدات المذكورة أي صار نقيبا لأشراف الخمس. وأننا للأسف وبعد جهد في التحري الميداني لم نجد شيئا له أثر تاريخي يعكس الأدوار العثمانية فيها وخاصة في مجالات العمران سوى بناية سراي الحكومة وعددا من المساجد والخانات المقامة لسكنى المسافرين ومدرسة رسمية واحدة انشأت في عام ١٩١٣ م وفق ما جاء في كتاب تاريخ التعليم في العهد العثماني للدروبي. فضلا على مزار هو مزار الأربعين. ولعل السبب في ذلك هو أن العثمانيون

---

[٩٣]. علي، شاكر علي الأوضاع الإدارية والأهمية العسكرية لتكريت في العهد العثماني، موسوعة مدينة تكريت، ج٥، دار الحرية، بغداد١٩٩٨، ص٢٠.

الذين حكموا المنطقة لم يهتموا في مدينة تكريت التي كانت بمستوى ناحية كثيرا لأنهم كانوا لم يعدونها في سياستهم ذات أهمية بالغة.

ولقد انتهى شوط العثمانيين في تكريت في عام ١٩١٧ إذ بعد إكمال القوات البريطانية احتلالها لمدينة بغداد ومن ثم احتلال سامراء تمكنت من احتلال تكريت في ٦ تشرين الثاني من عام ١٩١٧ بعد معركة خاسرة للعثمانيين حدث جراءها سقوط عدد من قذائف المدفعية البريطانية على بعض منازل تكريت وبقرب مسجد وأدت إلى استشهاد عددا من المواطنين. ولقد انتهت عملية احتلال تكريت بتحليق طائرات البريطانيين لاستطلاع الموقف النهائي في المكان. وعدت تكريت عشية الاحتلال البريطاني لها المكان الوحيد بين سامراء والموصل الذي من الممكن أن يطلق عليه اسم مدينة حسبما جاء في تقرير الاستخبارات البريطانية عن العراق. وكانت طيلة فترة عملية الاحتلال مقرا لقطعات من جيش الاحتلال البريطاني حيث أنهم عسكروا في ضاحيتها الشمالية في المكان الذي يسمى اليوم الطوب خانة.

وانها منذ حصول الاحتلال البريطاني لها وحتى عام١٩٥١ حيث تمتعت بالحكم الملكي مرورا بقيام الحكم الوطني في العام ١٩٢١م كانت بمستوى (ناحية) تتبع لقضاء سامراء من لواء بغداد.

وفي مطلع العقد الأخير من العهد الملكي وتحديدا في عام (١٩٥١) أعيد النظر في مستوى تكريت الإداري فرسمت قضاء تابعا للواء بغداد بعد إن صدرت الإرادة الملكية المرقمة ٣٥٠ والمؤرخة في ١٩٥١/٦/١٣ والقاضية بإلغاء ناحية تكريت وإحداث قضاء باسم قضاء تكريت يتبع لواء بغداد كما أحدثت ناحية باسم ناحية بيجي تلحق بقضاء تكريت وفي عام ١٩٦٢ أحدثت ناحية اخرى باسم ناحية العلم لتلحق بقضاء تكريت واسمها المحلي

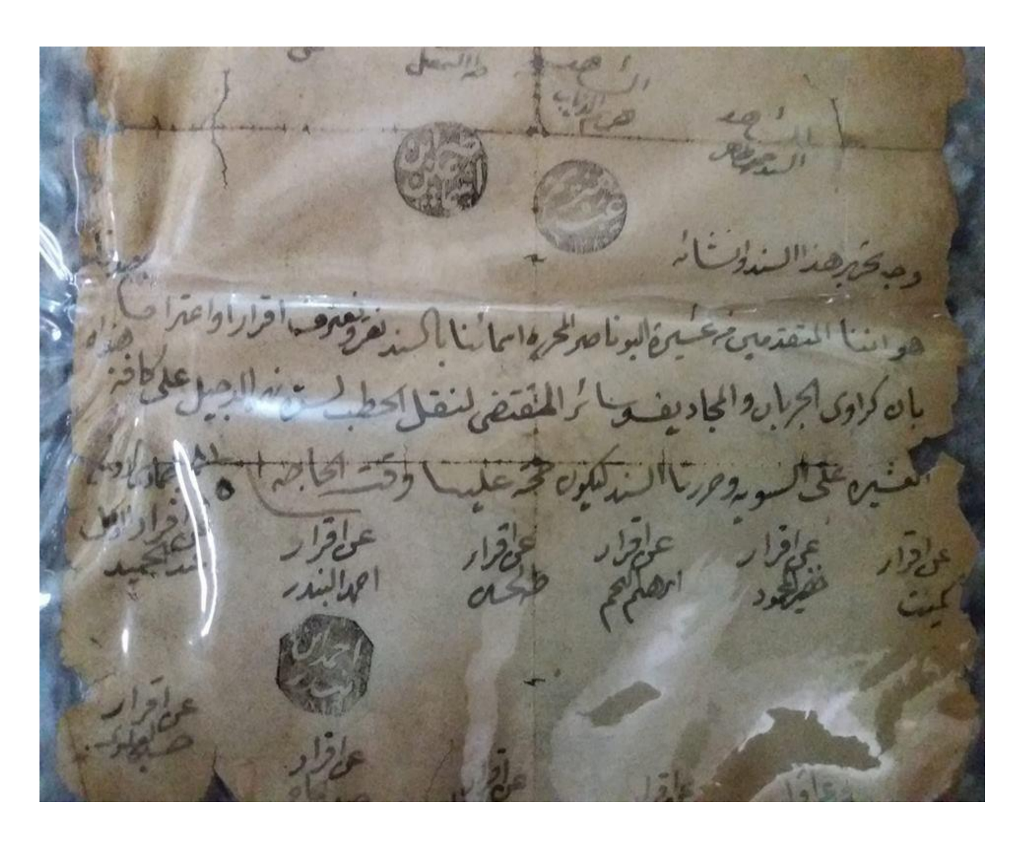
(الخرجـة)* وجـاء إحـداثها بموجـب المرسـوم الجمهـوري المـرقم ١١٠ لسـنة ١٩٦٢. وبذلك أصبح قضاء تكريت واحدا من سبعة أقضية تتبع لواء بغداد خلال النصف الأول من العقد السادس للقرن المنصرم.

وفـي ٢٩ كـانون الثـاني مـن عـام ١٩٧٦م وسـمت تكريـت مركـزا لمحافظـة سميت باسم القائد المسلم صـلاح الدين الأيوبي بحسب المرسوم الجمهوري رقم (٤١) لتكون المحافظة الثامنة عشرة. تتبعها عدة وحدات إدارية بمستوى أدنـى لعل أبرزها: ناحيـة العلم(الخرجة) الوحدة الزراعيـة التـي تقع فـي الضفة الشرقية للنهر والتي تحتوي مجموعة من التلال الأثرية والمواقع التاريخية مثل تل شلفحت وتل حليحل وتل أبو جاون وتل علوشة وتل السوك وتل الشوك وتل السيباط وتل الخزامية وتل الربيضة. ومنها أيضـا قرية العوجة* التـي تقع في جنوبها والتي ذكرت في السالنامات العثمانية كمنطقة زراعية وكذلك قريـة عوينات ذات الاسم المتجذر في التاريخ والتـي تحتوي آثار أقدم المدارس فـي التاريخ فضلا على قرى المحزم والحمرة والبوعجيل وتل السيباط والناعمة.



صورة الكلك والكلاكة في المنحوتات الاشورية

(من ارشيف عالم الاثار العراقي د. علي ياسين الجبوري)


وجب تحرير هذا السند ولشانه

هو اننا المتقدمين من عشيرة البوناصر المحرره اسمائنا بالسند نقر ونعترف اقرارا واعترافا

بان كراوي الجربان والجاديف وسائر المقتضي لنقل الحطب ... الرجيل على كافة

العشيرة على السوية وحررنا السند ليكون حجة علينا وقت الحاجة

عن اقرار

عن اقرار

عن اقرار

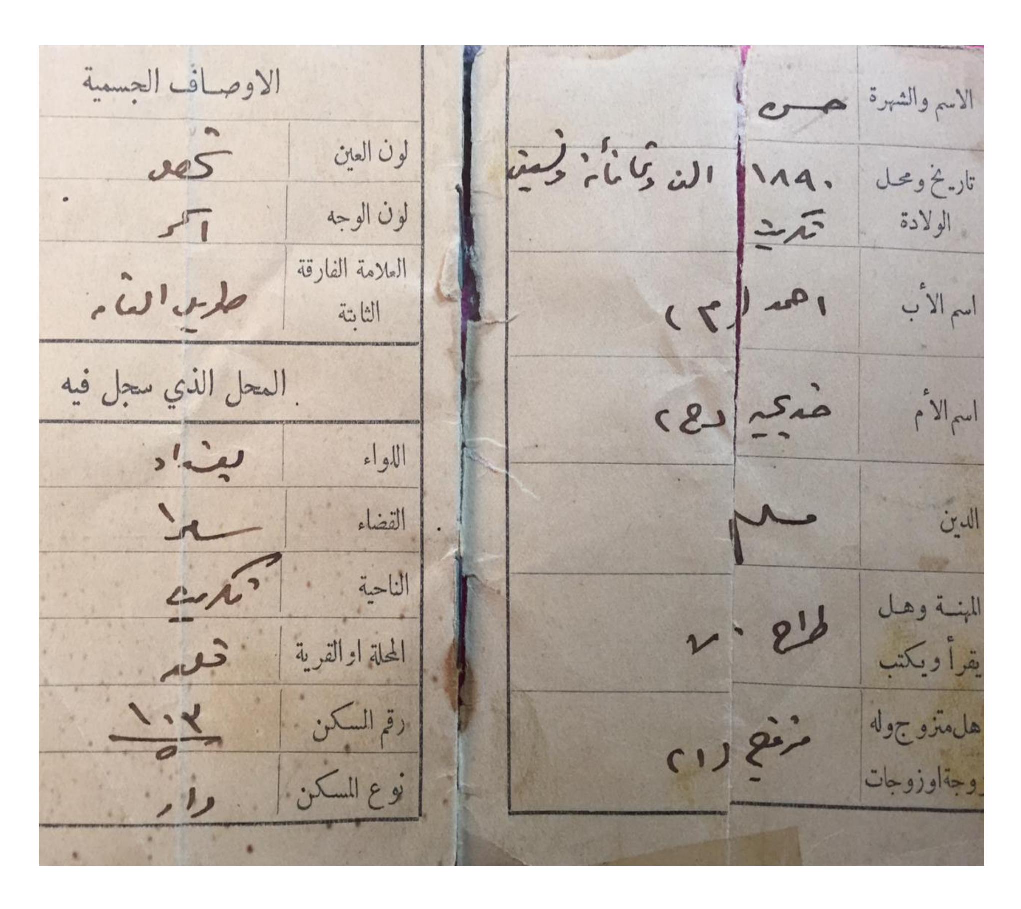
عن اقرار

عن اقرار
احمد البندر

عن اقرار

عن اقرار

بعض ملاكو الاكلاك التكارتة يتعهدون باصلاح احدى سدود الطريق للاكلاك



الاسم والشهرة	حسن
تاريخ ومحل الولادة	١٨٩٠ تكريت
اسم الأب	احمد (٣)
اسم الأم	خديجة [illegible]
الدين	مسلم
المهنة وهل يقرأ ويكتب	طراح [illegible]
هل متزوج وله زوجة او زوجات	متزوج (١)

الاوصاف الجسمية

لون العين	[illegible]
لون الوجه	اسمر
العلامة الفارقة الثابتة	طويل القامة

المحل الذي سجل فيه

اللواء	بغداد
القضاء	سامراء
الناحية	تكريت
المحلة او القرية	[illegible]
رقم السكن	١٠٢
نوع المسكن	دار

جنسية احد الطراحين التكارتة وتظهر مهنته مؤشرة فيها (طراح)

وهو المروح حسن الحميدو



عملية مليء (نفخ) القرب بالهواء



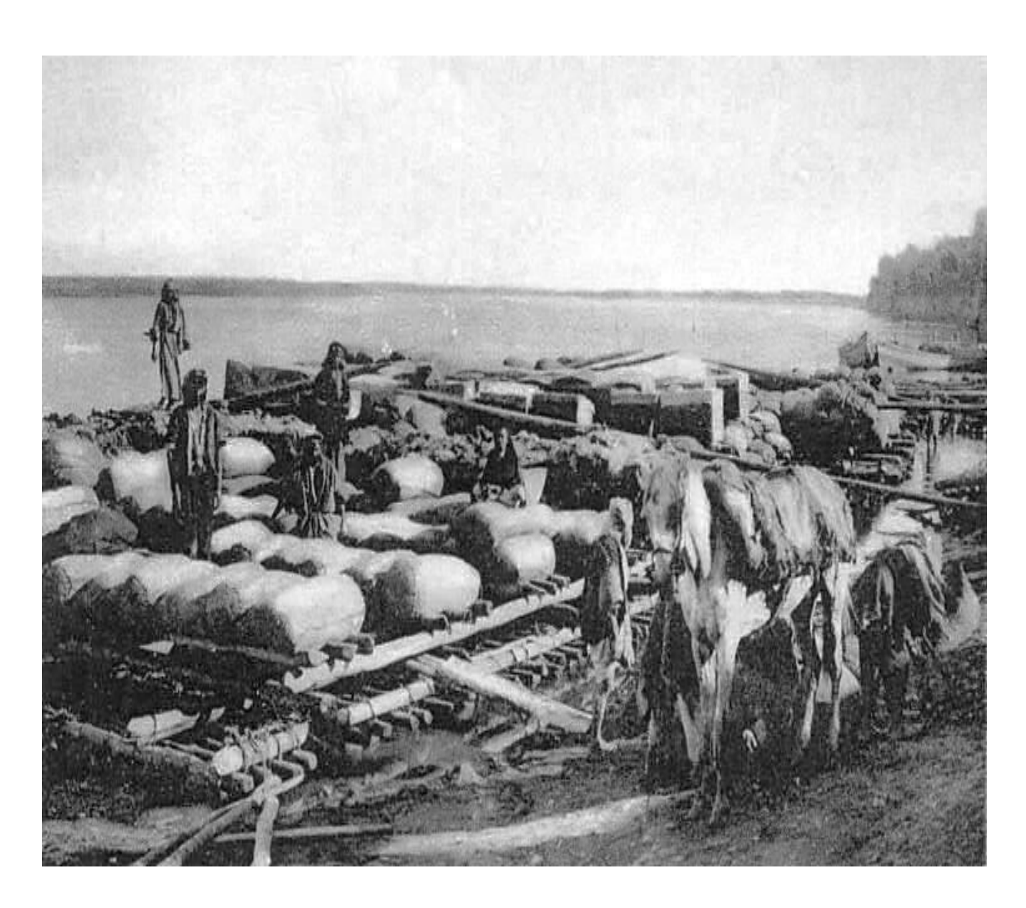
عملية بناء وتركيب هيكل الكلك من جذوع الاخشاب



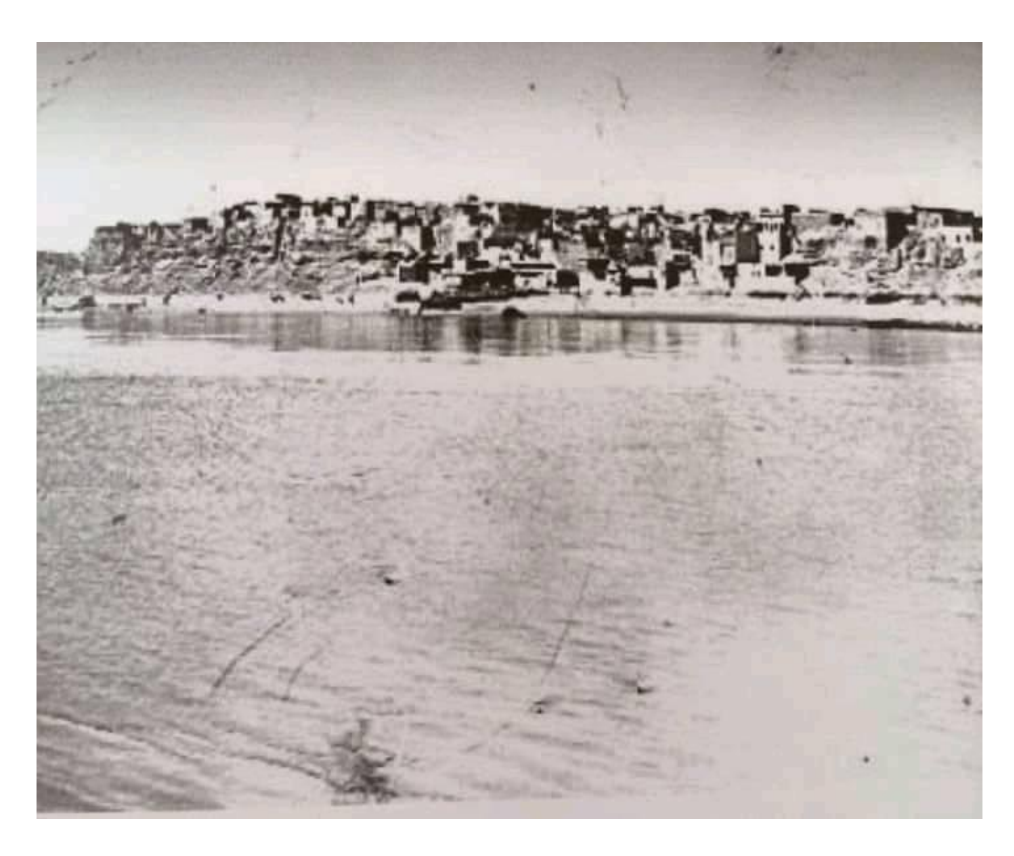
شاطي قمرية بغداد حيث ترسوا الاكلاك في محطتها الاخيرة



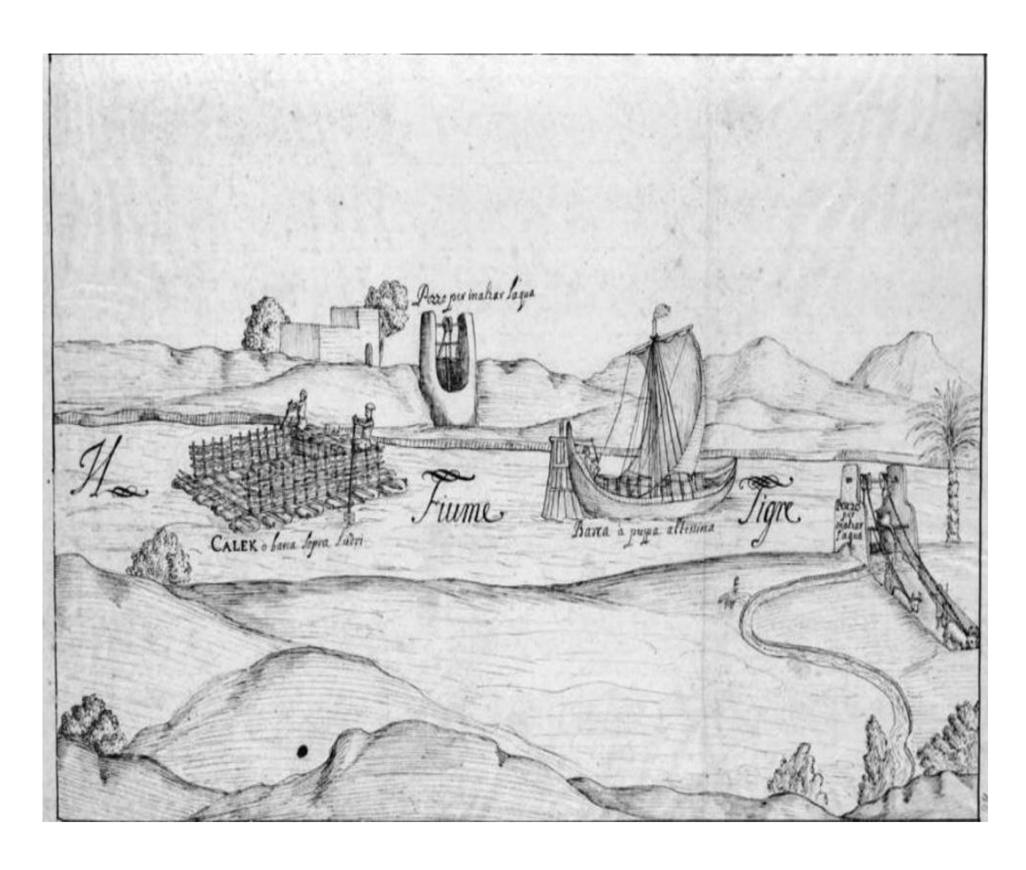
عبرة تسير في الماء قرب حمرين



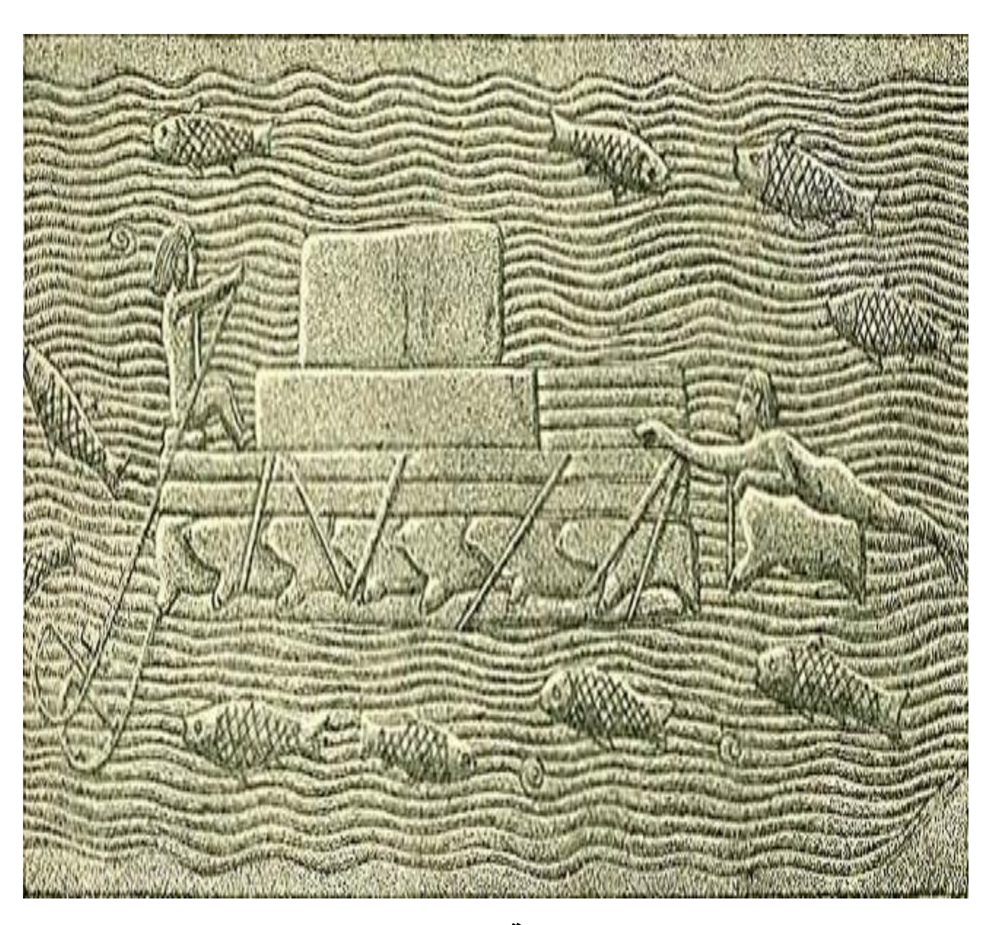
شريعة البكارة في الموصل حيث تنطلق الاكلاك



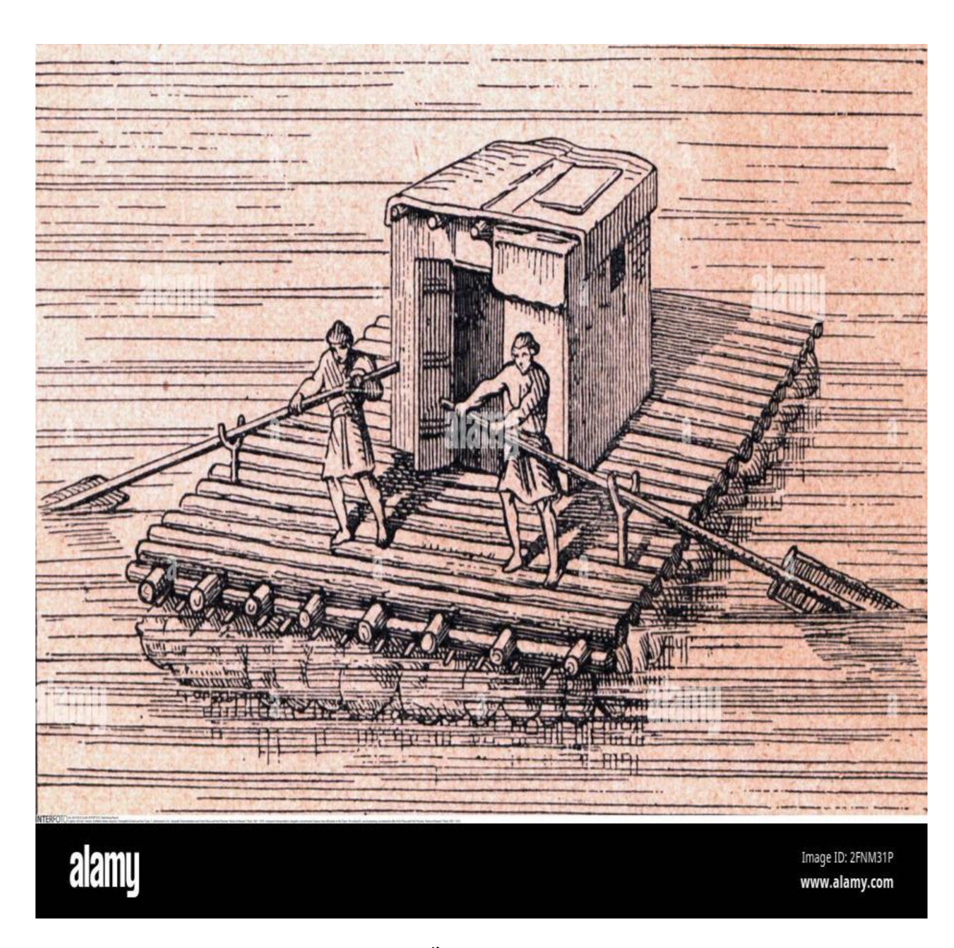
شريعة تكريت حيث تقف الاكلاك) للاستراحة والادامة



الاكلاك وهي تمخر من تكريت بقيادة اهل تكريت



لوحة لكلك اشوري



رسم لكلك قديم

سيرة ذاتية للمؤلف

الاسم : إبراهيم فاضل الناصري التكريتي

الصفة: باحث وكاتب مهتم في التاريخ والتراث الثقافي المحلي

المواليد : تكريت / ١٩٦٤م

النشاط: مدير مركز بيرتايا (الالكتروني) للبحوث والدراسات التاريخية والتراثية.

العضويات:

- عضو اتحاد المؤرخين العرب- بغداد
- عضو اتحاد الادباء والكتاب في العراق
- عضو الاتحاد الدولي للمؤرخين

المؤلفات المطبوعة والمنشورة :

١. تكريت الخالدة عبر العصور، مكتبة النقاء، بغداد، ١٩٨٦م.

٢. الإبانة والتبيين في مرقد ومزار الأربعين. ط بغداد، ١٩٩٧م/ ط بغداد٢٠١٩م.

٣. مدن عامرة لها تاريخ في وادي الرافدين العريق، دار دجلة ، عمان ٢٠١٩م.

٤. حكاية الامام علي مع عبد الصطيح الغساني، ، عمان دار ابن النفيس.

٥. مدن صلاح الدين اخبار تالدة واثار خالدة. دار امجد ، عمان، ٢٠١٧م.

٦. تاريخ تكريت في عصور ما قبل الإسلام. دار تموز، دمشق،٢٠١٢م.

٧. الفتح الإسلامي لمدينة تكريت. دار رند ، دمشق، ٢٠١١م.

٨. موسوعة التراث الثقافي لمدن محافظة صلاح الدين (بالاشتراك). دمشق، ٢٠١١.

٩. دليل الخارطة الاثرية لتكريت المدينة التاريخية. طبعة المنصورة ٢٠١٤م/ طبعة عمان، دار المعتز ٢٠١٩م/ طبعة بغداد ٢٠١٩م.

١٠. أعلام ورموز الصحافة والإعلام من التكريتيين خلال القرن العشرين. طبعة القاهرة،٢٠١٦م/ ط دار الفا دوك ، الجزائر ٢٠١٩م/ طبعة دار الابداع، ٢٠١٨م.
١١. جمهرة المؤرخين من مدن صلاح الدين. طبعة دار تموز ، دمشق،٢٠١٢م./ طبعة دار امجد ، عمان٢٠١٧م.
١٢. آرام تكريت. دار المشرق الثقافية. دهوك، ٢٠١٣م.
١٣. المنصورة داحرة الصليبيين وحاضرة آخر سلاطين الأيوبيين. طبعة القاهرة ٢٠١٤م.
١٤. مدن داثرة ومواقع دارسة في اواسط بلاد ما بين النهرين، دار دجلة، عمان ٢٠١٨م.
١٥. المدرسة الهمامية صرح حضاري زاهر. دار المعتز ، ٢٠١٩م.
١٦. اثار واخبار الجالية التكريتية في الشام والجزيرة ، دار ابن النفيس، عمان ٢٠١٩م
١٧. اخبار واثار الجالية التكريتية في البلاد المصرية. دار ابن النفيس ، عمان، ٢٠١٨م
١٨. التعريف بالمدارس التكريتية في التراث الحضاري لبلاد الشام والعراق ومصر والسعودية ،ط: دار امجد ، عمان ٢٠١٩م.
١٩. التحفة الموشية بالتراجم البهية، دار زهدي، عمان، ٢٠٢١م.
٢٠. المدارس التكريتية في تاريخ الحضارة الإسلامية ، دار تموز ، دمشق، ٢٠١٢م
٢١. اخبار الحكماء الاولين في تاريخ علوم الاقدمين . دار ابن النفيس، عمان ٢٠٢٠م.
٢٢. الحقائق الجلية في تاريخ الفتوحات لبلاد اعالي دجلة والجزيرة الفراتية. دار المعتز ٢٠٢٠م

٢٣. إنباء الالباء بأنباء العلماء التكارتة بالأرجاء، دار زهدي، عمان ٢٠٢١م.
٢٤. الدوحة المضية في البيوتات والاسر العلمية التكريتية . دار كفاءة المعرفة ٢٠٢٠م.
٢٥. مباحث في تأصيل الهوية للتالد من مدن القلاع الرافدينية. دار زهدي٢٠٢٠م.
٢٦. مرايا نظر في الادب والثقافة والفكر،. دار زهدي، عمان،٢٠٢٠م.
٢٧. الرمز صلاح الدين وركب الفاتحين . دار ابن النفيس. عمان.٢٠١٩م
٢٨. مزارات ، دار الابداع، تكريت، ٢٠٢٠م.
٢٩. تاريخ كرسي مفريانية المشرق ، دار المعتز، عمان،٢٠٢١م
٣٠. بلاد برتايا الاشورية في النصوص المسمارية، دار زهدي ، عمان ٢٠٢٠م
٣١. تاريخ الازمان لمملكة حطارا وبلاد الطيرهان ، دار زهدي، عمان ٢٠٢١م.
٣٢. الحاشية الناصرية على تاريخ النسب للدوحة الرفاعية. دار الفا دوك . قسنطينة٢٠٢٠م.
٣٣. المدن التاريخية والمواقع الحضارية، دار الفا دوك، قسنطينة- الجزائر ٢٠٢٠م.
٣٤. تاريخ ملوك وممالك بني ايوب، دار المعتز، عمان، ٢٠٢٠م

أسمرُ مثل الرمح مشدودٌ على مجذاف
مِر كالمِرود بالصبح يكحِلُ الضفاف
يا طالما حطّم في صدر الدُجى مجداف
ودقَ مرساةً على حاشيةِ الضفاف
تاريخهُ يبدأ منذ افتضّ دَجلة السهول
ومنذ ان ترسّبت في مِتنه الوحول
أول من خوّض من زاخو ومنها عوّم الأكلاك
وإفتتح الدجلة تاريخاً واجرى اول الافلاك
تلك اذاً امجادنا .. امجادُ كادحين
ظلوا على ماسورة المجداف اجيالا مُسمّرين

(من قصيدة الطَراح)
الشاعر الكبير
صالح عبدالقادر التكريتي

تصميم الغلاف
رياض الجابر